COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION — DOUZIÈME LÉGISLATURE

4-5 GEORGE V, 1914

VOL. CXV

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-CINQUIÈME JOUR DE MARS JUSQU'AU VINGT-HUITIÈME JOUR D'AVRIL, INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1914

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 25 mars 1914.

La Chambre s'ouvre à trois heures sous la présidence de M. l'Orateur.

POLLUTION DES EAUX NAVIGABLES.

M. BRADBURY présente le premier rapport du comité permanent chargé de prévenir la pollution des eaux navigables.

Sur proposition de M. Bradbury, il est entendu, conformément à la recommandation contenue audit rapport, que ledit comité a le pouvoir de faire imprimer le compte rendu de ses procédures et le rapport de toute preuve qu'il peut entendre au jour le jour; que le quorum du comité est réduit à six membres et que le comité a la permission de siéger durant les séances de la Chambre.

La motion est adoptée.

M. BRADBURY propose:

Que les rapports et les procès-verbaux des séances tenues, et les témoignages entendus par le comité spécial nommé à la dernière session au sujet des bills n° 2 et A (n° 116 du Sénat), concernant la contamination des eaux navigables, et déposés sur le bureau lundi, le 2 juin 1913,—soient référés au comité spécial nommé pour s'enquérir des mesures à prendre pour prévenir la contamination des eaux navigables.

La motion est adoptée.

M. BRADBURY propose:

Qu'un message soit envoyé au Sénat demandant à Leurs Honneurs de permettre à l'honorable Napoléon Antoine Belcourt, l'un des membres du Sénat, de comparaître et de donner son témoignage devant le comité spécial chargé de s'enquérir au sujet des mesures à prendre pour prévenir la contamination des eaux navigables.

La motion est adoptée.

QUESTIONS.

(Les questions comportant réponse de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—AMELIORATIONS A SAINTE-LOUISE.

M. ERNEST LAPOINTE demande:

1. Des demandes ont-elles été faites aux autorités du chemin de fer Intercolonial ou au département des Chemins de fer pour travaux urgents de clôtures et du drainage le long de la voie de l'Intercolonial à Sainte-Louise, comté de l'Islet?
2. Une enquête a-t-elle été faite relativement à ces demandes?
3. Le gouvernement sait-il que la non-exécution de ces travaux a causé et cause encore des dommages considérables?
4. Le Gouvrnement se propose-t-il de faire exécuter tous ces travaux, l'été prochain?

M. REID:

1. On a demandé à l'administration de ce chemin de fer de faire exécuter certains travaux de tranchées et de réparations des clôtures qui bordent la voie ferrée, à Sainte-Louise (P.Q.).
2. Oui.
3. Non.
4. Le Gouvernement se propose de faire exécuter tous les travaux nécessaires, au cours de l'été prochain.

QUAI DE BEAR-RIVER.

M. KYTE demande :

1. Le ministre des Travaux publics a-t-il, depuis le 10 octobre 1911, acheté une propriété de H. H. Marshall, député provincial de Digby (N.-E.), pour y construire un quai, à Bear-River (N.-E.)?
2. Quelle somme a été payée pour cette propriété?
3. Le quai a-t-il été construit, et combien a-t-il coûté?
4. Quand a-t-il été terminé?
5. Combien de tonnes de fret ont été déchargées audit quai ou en ont été expédiées depuis sa construction, et quel est le montant de droits de quaiage perçu?

M. CODERRE :

1. Oui.
2. $1,800.
3. $7,542.05 y compris le prix d'achat.
4. En octobre 1913.
5. Aucun état n'a été adressé jusqu'à présent au ministère de la Marine et des Pêcheries.

LIVRAISON POSTALE DE NIAGARA-FALLS.

M. NESBITT demande :

1. Quand a été établi à Niagara-Falls, Ontario, un système de livraison postale?
2. Quel était le chiffre de la population à ce temps-là?
3. Quel était le revenu, à ce temps-là?
4. Quel était le chiffre de la population lors du dernier recensement fédéral?

M. PELLETIER :

1. Le 30 mai 1911, sous l'ancienne administration, alors que le chiffre de la population ne représentait pas 12,000 âmes et que le revenu n'atteignait pas $20,000. On suppose qu'on en a agi ainsi pour des raisons politiques.

2. 10,036 âmes—recensement municipal de 1910.

3. $19,684.50.

4. 9,248 âmes.

LIVRAISON POSTALE, A TROIS-RIVIERES.

M. NESBITT demande :

1. Quand a été établi, à Trois-Rivières, province de Québec, un système de livraison postale?
2. Quel était le chiffre de la population à ce temps-là?
3. Quel était le revenu à ce temps-là?
4. Quel était le chiffre de la population lors du dernier recensement fédéral?

M. PELLETIER :

1. La livraison du courrier, à Trois-Rivières, a été établie, le 22 août 1907, sous l'ancien gouvernement, alors que le revenu de ce bureau de poste n'atteignait pas $20,000. On suppose qu'on en a agi ainsi pour des fins politiques.

2. 12,200 âmes.

3. $11,096.

4. 13,691 âmes.

LIVRAISON DU COURRIER, A FREDERICTON.

M. NESBITT demande :

1. Quand a été établi à Fredericton, (N.-B.), un système de livraison postale?
2. Quel était le chiffre de la population à ce temps-là?
3. Quel était le revenu, à ce temps-là?
4. Quel était le chiffre de la population lors du dernier recensement fédéral?

M. PELLETIER :

1. Le 7 mai 1913. On en a agi ainsi, parce que le règlement relatif à la population ne s'applique pas, lorsqu'il s'agit du service fait dans la capitale d'une province, ce qui est le cas de Fredericton.

2. 7,250 âmes dénombrement de 1901.

3. $21,072.

4. 7,208 âmes.

[M. Coderre.]

LIVRAISON DU COURRIER, A SAINT-HYACINTHE.

M. NESBITT demande:

1. Quand a été établi à Saint-Hyacinthe, province de Québec, un système de livraison postale?
2. Quel était le chiffre de la population à ce temps-là?
3. Quel était le revenu, à ce temps-là?
4. Quel était le chiffre de la population lors du dernier recensement fédéral?

M. PELLETIER:

1. Le 29 août 1907, sous l'ancien Gouvernement, probablement pour des fins politiques.

2. La population de Saint-Hyacinthe était de 9,500 âmes, et les villages de Saint-Joseph de Saint-Hyacinthe et de La Providence, qui se trouvent tous les deux dans la zone comprise dans ce service du courrier, comptaient respectivement une population de 1,500 et de 1,000 âmes, formant un total de 12,000 âmes.

3. Le revenu postal de Saint-Hyacinthe était de $10,799.91 et celui de Saint-Joseph de Saint-Hyacinthe représentait $346.80, soit un total de $11,146.71. Il n'y avait pas de bureau de poste au village de La Providence; les habitants de ce village se servaient du bureau de poste de Saint-Hyacinthe.

4. La population de Saint-Hyacinthe était de 9,979 âmes et celles de Saint-Joseph de Saint-Hyacinthe et de La Providence étaient de 514 et de 894 âmes respectivement, ce qui formait un total de 11,205 âmes.

SERVICE DU COURRIER A OWEN-SOUND.

M. NESBITT demande:

1. Quand a été établi à Owen-Sound, Ontario, un système de livraison postale?
2. Quel était le chiffre de la population, à ce temps-là?
3. Quel était le revenu, à ce temps-là?
4. Quel était le chiffre de la population, lors du dernier recensement fédéral?

M. PELLETIER:

1. Le 1er juin 1910.

2. 12,091 âmes—recensement municipal de 1909.

3. $23,633.72.

4. 12,558 âmes.

SERVICE DE LIVRAISON POSTALE AU SAULT-SAINTE-MARIE.

M. NESBITT demande:

1. Quand a été établi au Sault-Sainte-Marie, Ont., un système de livraison postale?
2. Quel était le chiffre de la population à l'époque?
3. Quel était le revenu à l'époque?
4. Quel était le chiffre de la population lors du dernier recensement fédéral?

M. PELLETIER:

1. Le 8 février 1912.

3. $22,751.

2 et 4. A cette époque-là, le recensement de 1911 indiquait que le chiffre de la population était de 10,984 âmes, mais des renseignements puisés aux meilleures sources ont appris au ministre des Postes que la population est de plus de 12,000, et c'est sur ces renseignements qu'il s'est fondé.

SERVICE DE LIVRAISON POSTALE A CHARLOTTETOWN.

M. NESBITT demande:

1. Quant a-t-on établi à Charlottetown (I. P.-E.), un système de livraison postale?

2. Quel était le chiffre de la population à l'époque?

3. Quel était le revenu à l'époque?

4. Quel était le chiffre de la population lors du dernier recensement fédéral?

M. PELLETIER:

1. Le 26 novembre 1907.

2. 12,080—d'après le recensement de 1901.

3. De $20,648.07.

4. 11,203.

LE COMMERCE AVEC LES ANTILLES.

M. CARVELL demande:

1. Quel a été, depuis le 1er juillet 1912 jusqu'au 31 décembre 1912, le chiffre total du commerce, importations et exportations, respectivement, entre le Canada et les Antilles anglaises comprises dans la convention de commerce faite avec les Antilles?

2. Quel a été, depuis le 1er juillet 1913 jusqu'au 31 décembre 1913, le chiffre total du commerce, importations et exportations, respectivement entre le Canada et les Antilles anglaises comprises dans la convention de commerce faite avec les Antilles?

M. REID:

TABLEAU du commerce, importations et exportations, entre le Canada et les pays ci-dessous dans les six mois expirés respectivement en décembre 1912 et 1913.

—		Importations pour la consommation.	EXPORTATIONS.		
			Canadiennes.	Etrangères.	Total.
		$	$	$	$
Honduras anglais	1912	126,931	6,940	90	7,030
" "	1913	19,071	5,460	60	5,520
Bermudes	1912	4,871	207,976	5,574	213,550
"	1913	3,144	210,059	5,826	215,885
Guyane anglaise	1912	2,045,606	334,799	1,981	336,780
"	1913	1,419,064	316,330	970	317,300
Antilles anglaises	1912	3,172,923	1,951,123	17,853	1,968,976
"	1913	2,812,953	2,257,845	5,976	2,263,821

Les données relatives aux différentes îles ne sont pas fournies séparément; elles sont toutes réunies dans la statistique du commerce avec les Antilles anglaises.

LA STATION AGRONOMIQUE DE LENNOXVILLE.

M. TOBIN demande:

1. Avant l'achat de la station agronomique des cantons de l'Est à Lennoxville, M. Duncan Anderson est-il allé examiner pour le compte du Gouvernement certaines fermes de la division électorale de Richmond-et-Wolfe?

2. Dans l'affirmative, où se trouvent ces fermes et quels en sont les propriétaires?

3. Quel prix les propriétaires ont-ils demandé de chacune de ces fermes?

4. Si M. Anderson a fait des offres au nom du Gouvernement quel en a été le chiffre en chaque cas?

M. BURRELL:

1. Oui; on a examiné différentes fermes du comté de Richmond.

2. Tout près de la ville de Richmond; elles appartiennent à M. Lemoine et à M. Fortier. On a aussi examiné celles des frères Beattie et de M. Berwick; elles se trouvent au nord de Sherbrooke, à environ quatre milles au nord de la ville, dans le comté de Richmond.

3. M. Berwick demandait $10,000, et les frères Beattie offraient de vendre leur fermes au même prix. Il n'a pas été fait d'évaluation des fermes examinées dans le voisinage de Richmond.

4. M. Duncan Anderson n'a pas offert au nom du Gouvernement d'acheter aucune de ces fermes à un prix quelconque.

LE PERSONNEL DE LA DOUANE A RIMOUSKI.

*M. GAUVREAU demande:

1. Quels sont les appointements de M. Omer Beaulieu, percepteur de la douane à Rimouski, et ceux de son adjoint, M. L.-O. Lavallée?

2. Quels étaient les appointements de M. Martin Lepage, percepteur, et ceux du percepteur avant 1911?

M. REID:

1. Les appointements de M. Omer Beaulieu, percepteur de la douane à Rimouski, sont de $900; ceux du douanier L. O. Lavallée, son adjoint, sont de $400.

2. Les appointements de M. Martin Lepage, percepteur de la douane à Rimouski, étaient de $800 avant 1911; mais on les avait portés à $900 le 1er avril 1911. Les appointements de son adjoint, M. J. S. Gauvreau, douanier, étaient de $300 avant 1911, mais avaient été portés à $400 le 1er avril de cette année-là.

LE SERVICE MEDICAL A RIMOUSKI.

M. GAUVREAU demande:

1. Combien y a-t-il de médecins pour le service des bateaux transatlantiques à Rimouski?
2. Quels sont leurs noms et leur rémunération?
3. Combien y en avait-il avant 1911?
4. Quels étaient leurs noms et leur rémunération?

M. BURRELL:

1. Il y a actuellement trois médecins, l'un d'eux accompagnant jusqu'à Québec les navires de chacune des compagnies transatlantiques.

2. Le Dr L. F. Lepage, le Dr Alf. Bouillon et le Dr J. A. Lord; chacun d'eux reçoit $1,200 par année.

3 et 4. Le Dr Ernest Belisle faisait lui-même les inspections à Rimouski avant 1911, sans se rendre jusqu'à Québec, et recevait $15 par inspection

LA GLACE FOURNIE A L'INTERCOLONIAL.

*M. GAUVREAU demande:

1. Quels sont les noms de ceux qui ont soumissionné la fourniture de la glace à l'Intercolonial, à Sainte-Flavie?
2. Quel était le prix spécifié en chacune des sumissions?
4. A qui et à quelles conditions l'entreprise a-t-elle été adjugée?

M. REID:

1 et 2. Soumissions par tonne de 2,000 livres:

J. A. Boulay, Sayabec, $1.05, livrée et déposée dans la glacière, transport et tous autres frais payés.

J. H. Rioux, Saint-Fabien, 60 cents, livrée en gare à Saint-Fabien, le chemin de fer devant la transporter sans frais de Saint-Fabien à Sainte-Flavie.

Ernest Dastous, Saint-Fabien, 64 cents pour la glace; transport, $1.40; la glace déposée dans la glacière, $2.04.

[M. Gauvreau.]

Sirice Rioux, Saint-Fabien, 59½ cents, livrée en gare à Saint-Fabien, le chemin de fer devant fournir les voitures et transporter la glace sans frais de Saint-Fabien à Sainte-Flavie.

J. A. Pelletier, Rivière-du-Loup, 69½ cents, livrée en gare à la Rivière-du-Loup.

3. L'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire, M. J. A. Boulay, à raison de $1.05, glace livrée et déposée dans la glacière de Rimouski, tous frais payés. Pour un chargement de wagon du minimum de 30,000 livres, le coût du transport entre Saint-Fabien et Sainte-Flavie est de 6 cents par 100 livres ou de $1.20 par tonne, ce qui, ajouté à l'offre de 59½ cents faite par Sirice Rioux, portait à $1.79½ le prix de la glace, livrée à Sainte-Flavie, que ce soumissionnaire offrait de fournir.

LE BUREAU DE POSTE DE PLAINFIELD.

M. WILLIAM CHISHOLM demande:

Le ministère des Postes se propose-t-il de fermer le bureau de poste de Plainfield, comté de Pictou, par suite de l'établissement d'itinéraires ruraux comme cela a été fait pour d'autres bureaux de poste du voisinage?

M. PELLETIER: Oui, si l'on vient à constater, après l'établissement du service de livraison rurale, que les clients du bureau de poste de Plainfield peuvent bénéficier de ce service.

LE COUT MINIMUM DU TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR L'INTERCOLONIAL.

*M. SINCLAIR demande:

Quel est le tarif minimum de l'Intercolonial, service de gare à gare, pour le transport des menus collis à l'ouest de la Chaudière?

M. REID: 35 cents.

L'EMPLOI DE M. PHILIAS DUBE.

*M. LEMIEUX demande:

1. M. Philias Dubé est-il employé à la construction des ateliers du Transcontinental à Saint-Malo (Québec)?
2. Quelle est la nature de son emploi et quels sont ses appointements?

M. REID:

1. M. Philias Dubé n'est employé ni par la commission du Transcontinental ni par le gouvernement à la construction des ateliers du Transcontinental à Saint-Malo (Qué.).

2. Réponse sous le n° 1.

L'EQUILIBRE DU COMMERCE.

M. BURNHAM demande:

Si, au cours de l'année 1913, le chiffre des importations du Canada s'est élevé à 675 mil-

lions de dollars, et celui des exportations, pour la même période, à 300 millions de dollars, de quelle manière le Canada a-t-il pourvu à cet excédent d'importations?

M. WHITE: L'excédent des importations sur les exportations représente surtout le capital emprunté à l'étranger, ainsi que l'argent et les effets apportés par les immigrants.

MOTION ADOPTEE SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt de certains documents:

Dossier faisant connaître le nombre, les noms et les numéros des wagons particuliers appartenant au Gouvernement ou loués par lui, le coût total des dits wagons, ce que le service en a coûté en 1913, ce qu'il a fallu payer au chef de la traction et du garage des dits wagons pendant cette même année; où se trouvent ces wagons; combien il y en a à Moncton, à Ottawa et ailleurs; si quelque ministère ou certains ministres ont, pour leur usage particulier, des wagons qu'ils mettent parfois à la disposition d'autres ministres; si des chemins de fer du Canada ou des Etats-Unis se font payer la traction de ces wagons, le coût de la traction, quand elle n'est pas gratuite; si les compagnies canadiennes de chemins de fer se chargent de la traction de ces wagons sans frais, par pure courtoisie.—M. Truax.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. C. A. WILSON: Monsieur l'Orateur, je désire attirer votre attention sur le fait que vendredi dernier j'ai remis entre les mains de M. Laplante et de M. Thos. B. Flint la question suivante:

M. C. A. Wilson: Jeudi prochain—Question au Gouvernement—1. Le Gouvernement, ou aucun de ses membres, a-t-il reçu la communication dont il est question dans la déclaration suivante, parue dans l'"Orange Sentinel" du 19 mars 1914?

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député enfreint le règlement. J'ai vu sa question et, dans mon jugement, elle ne convenait pas au Feuilleton de la Chambre, parce qu'elle étai basée sur une découpure de journal traitant de choses qui ne sont pas de nature à être considérées dans cette Chambre. La règle 37 qui gouverne la demande de questions par les députés est ainsi conçue:

Des questions se rapportant aux choses publiques peuvent être posées aux ministres de la Couronne....

Dans mon jugement, ceci ne se rapporte pas aux affaires publiques.

..et aux autres députés, se rapportant à aucun bill, aucune motion, ou autres choses publiques relatives aux travaux de la Chambre, et dans lesquelles ledit député peut être concerné.

Dans mon jugement, la question qui m'a été soumise ne touchait pas aux choses publiques. Une partie de la question traitait des écoles bilingues qui sont sous l'autorité du gouvernement provincial. L'autre partie de la question demandait si le Gouvernement avait reçu quelque protestation contre la lecture des prières en français tous les deux jours par l'Orateur de la Chambre. Cela m'a paru trop frivole pour être inscrit au Feuilleton.

M. C. A. WILSON: Monsieur l'Orateur, puis-je avoir la liberté d'exposer mon cas, oui ou non?

M. l'ORATEUR: L'honorable député a le droit de le faire s'il en fait une question de privilège.

M. WILSON: Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, je me lève sur une question de privilège, et le premier privilège que je réclame, c'est celui d'exposer mon cas en anglais et en français. J'ai déjà lu que Richelieu disait que dans certaines circonstances l'exécution devait précéder le procès, mais nous n'en sommes pas là. Mon cas est le suivant: Vendredi dernier j'ai remis entre les mains de M. Flint...

M. l'ORATEUR: Puis-je demander à l'honorable député d'exposer sa question de privilège? Je serai ensuite en meilleure posture pour juger si c'est bien une question de privilège ou non.

M. WILSON: Je me lève sur une question de privilège et je veux exposer mon cas. Je vous demande franchement, monsieur l'Orateur, si j'ai le droit d'exposer mon cas, oui ou non? Je veux exposer mon cas.

M. PELLETIER: L'honorable député demande en français la permission d'exposer son cas et il se met immédiatement à faire des commentaires. Certainement, mon honorable ami comprend—il parle très bien l'anglais—que l'Orateur lui a demandé d'exposer sa question de privilège et non de faire des commentaires. Je crois que l'esprit de loyauté devrait prévaloir ici.

M. C. A. WILSON: Je n'ai pas fait de commentaires du tout. Je vais parler devant cette Chambre dans les deux langues et je vais exposer mon cas en anglais d'abord, ensuite en français. Vendredi dernier j'ai remis entre les mains de M. Laplante et de M. Flint la question suivante:

M. C. A. Wilson.—Jeudi prochain.—Question au Gouvernement.—1. Le Gouvernement, ou

aucun de ses membres, a-t-il reçu la communication dont il est question dans la déclaration suivante parue dans l'"Orange Sentinel" du 19 mars 1914:

Les loges de Collingwood protestent contre l'usage du français dans les écoles, sur les cartes postales et la papeterie du gouvernement Elles expriment leur mécontentement de leurs représentants locaux.

Les frères des L. O. L. Victoria, n° 934, et Golden Lion n° 1990, Collingwood, à leurs assemblées régulières tenues le 9 et le 11 mars, 1914, ont passé la résolution suivante et donnent à leurs secrétaires instruction de la faire parvenir à l'"Orange Sentinel", à l'honorable R. L. Borden, Ottawa, et au premier-ministre suppléant, l'hon. J. J. Foy, Toronto, et aussi à leurs représentants locaux, le colonel J. A. Currie, Ottawa, et l'honorable Jas. Duff, Toronto.

Proposé par le frère Wm. Elliott, P. M. L. O. L. 1990, secondé par le frère Peter McMillan, W.M. L. O. L. 943, et résolu:

Que nous les membres et officiers de la loge Victoria n° 943 et Golden Lion, n° 1990, réunis en assemblée régulière, profitons de cette occasion pour condamner, dans des termes les plus énergiques, l'action du Gouvernement fédéral qui permet l'émission de cartes postales bilingues, et l'usage du français sur la papeterie officielle des ministères, et considérons ce changement comme une insulte aux autres nationalités, Allemands, Ecossais des Hautes-Terres et autres, en tant que l'anglais est la langue de ce pays.

Nous demandons aussi l'abolition immédiate des écoles bilingues, parce que l'anglais doit être la seule langue enseignée dans nos écoles publiques, si nous voulons devenir un corps uni de citoyens. Et nous n'approuvons pas l'attitude de nos représentants dans les deux parlements, car nous n'avons pas constaté jusqu'ici qu'ils se soient occupés ou de s'opposer à ces empiètements ou qu'ils aient élevé la voix contre eux, empiètements qui finiront par nuire à l'unité de ce pays.

2. Dans l'affirmative, quelle a été la réponse, ou quelles ont été les réponses données?

J'ai aussi remis à M. Flint la question n° 3, ainsi conçue:

3. Le Gouvernement ou un quelconque de ses membres a-t-il reçu quelque protestation sur le fait que Son Honneur M. l'Orateur récite des prières en français au Parlement à chaque deuxième jour de séance?

M. Flint a corrigé cette question comme suit:

Le Gouvernement a-t-il reçu quelque protestation parce que l'Orateur de la Chambre des communes récite en français des prières au Parlement à chaque deuxième jour de séance?

Naturellement, avec mon éducation française, j'ai mis les mots "Son Honneur" devant "M. l'Orateur". Il y avait une autre question qui était ainsi rédigée:

4. Dans l'affirmative, de qui et pourquoi?

Les questions 3 et 4 m'ont été retournées avec la lettre suivante:

[M. C. A. Wilson.]

Cher monsieur Wilson,—Son Honneur l'Orateur trouve que la partie ci-dessus de votre question était un peu irrégulière car elle était rédigée avec ironie et ne relevait pas de la question principale. J'ai donc inclus la question principale, en élaguant la dernière partie pour le moment.

T. B. Flint,
Greffier.

Pourquoi n'est-elle pas au Feuilleton? La question peut être irrégulière et ironique—je n'ai rien à dire là-dessus pour le moment—mais il me semble qu'en vertu de tous les précédents votre décision, monsieur l'Orateur, devra en tous cas être donnée à cette Chambre. Je demande que cette question n° 3 soit inscrite au Feuilleton. Si vous dites que cette question est intempestive ou ironique, je veux que cette Chambre juge votre décision. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment, et, en ma qualité de membre de cette Chambre, je vous demande maintenant que cette question soit inscrite au Feuilleton, et que la Chambre en décide, qu'elle soit ironique ou non.

M. l'ORATEUR: La seule question en discussion est la question de privilège. Est-ce le privilège d'un membre de cette Chambre de poser des questions? Je n'ai à dire, en réponse à cela. . .

M. WILSON: Monsieur l'Orateur me permettra-t-il une seule question? Est-ce le privilège d'un député d'aller chez le greffier et de lui remettre une question pour qu'elle soit inscrite au Feuilleton? C'est sur cette question que je veux votre décision, et non pas sur son à-propos. Il me semble que la Chambre doit décider sur ce point. M. Flint, entre autres, avait-il le droit de ne pas inscrire cette question au Feuilleton? Soyons francs. Si la question n'a pas été inscrite au Feuilleton, vous l'a-t-on soumise; ou suppose-je trop, monsieur l'Orateur? Je ne le crois pas. Jusqu'à preuve du contraire, je supposerai, monsieur l'Orateur, qu'on l'a élaguée par vos ordres au Feuilleton. Je veux savoir si un député a le droit d'inscrire une question au Feuilleton, ou si cela est décidé en dehors de la Chambre des communes?

M. l'ORATEUR: La question en jeu est une question de privilège. Est-ce le privilège d'un député de poser une question? Je cite encore la règle 37, l'une des plus claires du livre, et la règle qui gouverne les sujets sur lesquels on peut poser des questions:

On peut poser des questions aux ministres de la Couronne sur tout sujet se rapportant aux affaires publiques.

Comme c'est le devoir de l'Orateur et le droit de l'Orateur de voir, pour le moment, qu'aucune question inconvenante ne soit inscrite au Feuilleton, cette question a été naturellement soumise au jugement de l'Orateur, et, à mon avis, elle ne se conformait pas à la règle. Or, des questions peuvent être posées:

..et à d'autres députés au sujet de tout bill, motion, ou autre question publique touchant aux affaires de la Chambre, auxquels ces députés peuvent être intéressés.

La question ne m'a pas semblé entrer sous cette formule. J'ai en main la décision de M. l'Orateur Peel, de la Chambre des communes anglaise, et je trouve la déclaration suivante dans son livre:

M. l'Orateur décourage l'habitude de poser des questions basées sur des déclarations de la presse publique. Il est à désirer que les députés prennent la responsabilité propre des questions ainsi posées. Un député qui pose une question est responsable des faits qui y sont allégués.

Si une question contient une déclaration, le député qui la pose devrait en assurer l'exactitude.

Au sujet des attributions du greffier de la Chambre, je n'ai pas les autorités à ce sujet sous la main en ce moment, mais il est du devoir du greffier de se consulter avec l'Orateur à propos de toute question qu'on lui remet et qu'il croit irrégulière. A mon avis, cette question l'était, et j'ai conseillé au greffier de se consulter avec l'honorable député (M. Wilson), pour les raisons que j'ai déjà énoncées.

M. C. A. WILSON: Si je vous comprends bien, monsieur l'Orateur, M. Flint m'a exactement exposé les faits, et conséquemment, d'après vous, cette question n'aurait pas dû être inscrite au Feuilleton.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas examiné le rapport du greffier. Je ne puis donc exprimer d'opinion.

M. WILSON: Le voici, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Le greffier vient justement de m'en remettre une copie. Il m'a soumis la question avant l'ouverture de la séance de la Chambre, et je lui ai dit d'inscrire la question au Feuilleton.

M. WILSON: Dois-je comprendre, monsieur l'Orateur, que vous avez permis à M. Flint d'inscrire la question?

M. l'ORATEUR: La première partie.

M. WILSON: Pourquoi la première partie seulement?

M. l'ORATEUR: J'ai dit au greffier qu'à mon avis la première partie de la question pouvait être inscrite au Feuilleton, mais que je croyais la dernière partie trop frivole pour occuper l'attention de la Chambre.

M. WILSON: Je demande permission à la Chambre d'inscrire au Feuilleton le paragraphe 3 de ma question.

M. l'ORATEUR: Ordres du jour.

M. WILSON: Non, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Silence, silence.

M. WILSON: Mais, monsieur l'Orateur, je crois que nous devrions nous entendre dès maintenant. J'ai compris que vous aviez dit que vous laissiez à la Chambre de décider si le paragraphe 3 de ma question devait être accepté. Est-ce bien cela?

M. l'ORATEUR: Non, pas exactement.

M. WILSON: Si je vous ai bien compris, monsieur l'Orateur, vous avez dit que vous vous en rapportiez au jugement de la Chambre sur ce point-là.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'est pas absolument exact. Je n'ai pas dit que je laisserais la question au jugement de la Chambre, mais j'ai dit que si l'on contestait ma décision, je demanderais certainement à la Chambre de dire si la question de l'honorable député est régulière ou non.

M. WILSON: Décidez-vous, monsieur l'Orateur, que ce paragraphe 3 de ma question est irrégulier et ne doit pas être inscrit au Feuilleton?

M. l'ORATEUR: C'est ce que je décide.

M. WILSON: Avec tout le respect qui vous est dû, monsieur l'Orateur, j'en appelle de votre décision.

M. BORDEN: Je ne crois pas qu'il puisse y avoir d'appel d'une décision de ce genre, et je pense que mon honorable ami (M. Wilson) fait beaucoup de tapage pour une chose bien frivole. Afin de le rassurer, je puis lui dire que le Gouvernement n'a reçu aucun protêt du genre de celui dont il parle, au sujet de la question que l'Orateur ne croit pas devoir être inscrite au Feuilleton.

M. WILSON: M. l'Orateur...

Quelques VOIX: Règlement!

M. WILSON: S'il ne doit pas y avoir d'appel de la décision, le premier ministre n'aurait pas dû parler.

M. PUGSLEY: Quelle est la décision, monsieur l'Orateur?

M. l'ORATEUR: Je décide que si l'on en appelle de la décision que j'ai donnée, la Chambre ne peut rien faire autre chose que se prononcer sur l'appel.

M. WILSON: Pourquoi alors le premier ministre a-t-il parlé?

M. BORDEN: Parce que le premier ministre a le droit de parler sur tout appel au règlement.

M. WILSON: Ai-je le droit de parler?

Quelques VOIX: Silence, silence.

M. WILSON: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre! L'honorable député en a appelé de la décision de l'Orateur, et il ne doit pas y avoir de débat pendant que celui-ci prépare l'appel à la Chambre.

M. PUGSLEY: Alors le premier ministre n'avait pas le droit de parler.

M. WILSON: Le premier ministre a-t-il le droit de parler?

M. l'ORATEUR: La question est comme suit:

M. Wilson, député de Laval, ayant soumis la question suivante: "Le Gouvernement, ou l'un de ses membres, a-t-il reçu quelque protestation parce que Son Honneur l'Orateur de cette Chambre lit les prières d'ouverture en français, tous les deux jours?" l'Orateur a décidé que ce n'était pas une question propre à être inscrite au Feuilleton. Le député de Laval (M. A. C. Wilson) en appelle de cette décision à la Chambre elle-même.

La Chambre vote sur la question: La décision de l'Orateur doit-elle être maintenue?

ONT VOTE OUI:

MM.

Aikins,
Alguire,
Ames,
Armstrong (Lambton),
Armstrong (York, O.),
Baker,
Ball,
Barker,
Barnard,
Bellemare,
Bennett (Calgary),
Bennett (Simcoe),
Best,
Blain,
Blondin,
Borden,
Bowman,
Boyce,
Brabazon,
Bradbury,
Broder,
Burnham,
Burrell,
Carrick,
Clark (Bruce),
Clarke (Wellington),
Clements,
Coderre,
Cromwell,
Crothers,
Davidson,
Doherty,
Edwards,
Elliot,
Fisher,
Foster (Toronto, N.),
Garland,
Green,
Hanna,
Hartt,
Hazen,
Hepburn,
Hughes (Victoria, O.),
Kemp,
Lalor,
Lewis,
Macdonell,
McCurdy,
McKay,
McLean (Queen, I.P.-E.),
McLeod,
Marshall,
Meighen,
Merner,
Middlebro,
Morphy,
Morris,
Morrison,
Munson,
Nantel,
Nickle,
Paquet,
Paul,
Perley,
Reid (Grenville),
Rhodes,
Robidoux,
Roche,
Rogers,
Schaffner,
Sexsmith,
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Smith,
Smyth,
Steele,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Taylor,
Thornton,
Tremain,
Webster,
Weichel,
White (Renfrew),
Wilcox,
Wilson (Wentworth),
et
Wright—89.

ONT VOTE NON:

MM.

Boivin,
Boulay,
Bourassa,
Boyer,
Cardin,
Carvell,
Champagne,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Inverness),
Clark (Red-Deer),
Cruise,
Delisle,
Demers,
Douglas,
Fortier,
Gauvreau,
German,
Guilbault,
Hughes (King, I.P.-E.),
Kay,
Knowles,
Kyte,
Lachance,
Lamarche,
Lanctôt,
Lapointe (Kamouraska),
Law,
Loggie,
Macdonald,
Maclean (Halifax),
MacNutt,
McCoig,
McCraney,
McKenzie,
McMillan,
Marcil (Bonaventure),
Marcile (Bagot),
Michaud,
Molloy,
Murphy,
Nesbitt,
Neely,
Oliver,
Pacaud,
Proulx,
Pugsley,
Robb,
Sinclair,
Thomson (Qu'Appelle),
Turgeon,
Turriff,
Verville,
Warnock,
White (Victoria, Alta.),
et
Wilson (Laval)—55.

ONT PAIRE:

Ministériels.

MM.

Northrup,
Arthurs,
Beattie,
Chabot,
Cochrane,
Cockshutt,
Foster (King),
Fowler,
Gauthier,
Lancaster,
Pelletier,
Sharpe (Lisgar),
Fripp,

Oppositionnistes.

MM.

Lovell,
Truax,
Lafortune,
Béland,
Graham,
Charlton,
Carroll,
McLean (Sunbury),
Ethier,
Guthrie,
Lemieux,
Buchanan,
Ross,

Stanfield,	Pardee,
Thoburn,	McCrea,
White (Leeds),	Emmerson,
Clare,	Cash,
Osler (sir E.),	Laurier (sir Wilfrid),
Rainville,	Séguin,
Henderson,	Reid (Restigouche),
Jameson,	Martin (Regina),
Walker,	Power,
Nicholson,	Richards,
Glass,	Gordon,
Bradbury,	Devlin,
Thompson (Yukon),	Papineau,
Wallace,	Clarke (Essex),

M. EMMERSON: J'ai pairé avec le ministre des Finances. Si j'avais voté, ç'aurait été contre la décision de l'Orateur.

M. GUTHRIE: J'ai pairé avec l'honorable député de Lincoln. Si j'avais voté, ç'aurait été contre le maintien de la décision.

M. BEATTIE: J'ai pairé avec l'honorable député de Montcalm. Si j'avais voté, j'aurais été en faveur de la décision de l'Orateur.

M. STANFIELD: J'ai pairé avec l'honorable député de Lambton-ouest. Si j'avais voté, j'aurais voté en faveur de la décision.

M. TRUAX: J'ai pairé avec le député de Parry-Sound. J'aurais voté contre la décision de l'Orateur.

M. RAINVILLE: J'ai pairé avec le député de L'Assomption. J'aurais voté en faveur de la décision de l'Orateur.

M. COCKSHUTT: J'ai pairé avec le député de Norfolk. J'aurais voté en faveur de la décision de l'Orateur.

M. BELAND: J'ai pairé avec le député d'Ottawa (M. Chabot). J'aurais voté contre la décision de l'Orateur.

M. McCREA: J'ai pairé avec le député de Lanark-nord. J'aurais voté contre la décision de l'Orateur.

M. ROSS: J'ai pairé avec le député d'Ottawa (M. Fripp). J'aurais voté contre la décision de l'Orateur.

M. GRAHAM: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Chemins de fer. J'aurais voté contre la décision de l'Orateur.

(La décision de l'Orateur est confirmée.)

M. C. A. WILSON: L'honorable ministre des Postes a-t-il voté?

M. l'ORATEUR: Ordres du jour.

M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, un député a droit de vous faire remarquer qu'un autre député n'a pas voté. Un député présent est tenu de voter s'il n'a pas pairé.

M. l'ORATEUR: J'ai pensé que l'honorable député s'était adressé, non pas à moi, mais à l'honorable ministre lui-même, et que c'était à celui-ci de répondre.

M. C. A. WILSON: Je vous fais remarquer, monsieur l'Orateur, que l'honorable ministre n'a pas voté.

M. PELLETIER: Je vais calmer les esprits de mon honorable ami en lui disant que je ne vote jamais quand l'honorable député de Rouville est absent. Cependant, je ne crois pas nécessaire de réitérer cette déclaration à l'occasion de chaque vote.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.—TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances), demandant que la Chambre se constitue en comité des subsides.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM: Hier soir, en fin de séance, j'avais parlé de plusieurs item importants du rapport de la commission du Transcontinental, et de tous les principaux item ocmpris dans les $40,000,000 J'étais alors à discuter la partie du rapport où M. Gutelius dit que le coût des travaux de la ligne, à l'est de Québec, aurait plutôt dû être consacré à la réduction des pentes et des courbes sur l'Intercolonial, parce que ce chemin de fer prêtait à l'établissement de rampes de 0·4 pour 100 pour les convois allant vers l'est, et de 0·6 pour 100 pour les convois allant vers l'ouest.

Avant d'abandonner la question des pentes, je prierai le Gouvernement et la députation d'étudier le sujet des pentes rapides sous un autre aspect. Je l'ai dit, on est à se demander si ces pentes seraient praticables, surtout dans un pays comme le nôtre. La Maintenance of Way Association of America, composée des ingénieurs en chef des grands chemins de fer et de membres de leurs personnels d'ingénieurs, a déclaré qu'il ne fallait doter une nouvelle lignes de pareilles pentes que dans des cas extraordinaires. Il y a là-dessus du pour et du contre, mais les experts les plus éminents se prononcent dans la négative, en thèse générale, et surtout à l'égard des pays froids et neigeux comme l'est le nôtre.

Mais pour ce qui est du Transcontinental, étudions encore ce problème sous un autre aspect. Etant donné qu'il y aurait diver-

gence d'opinion, la question de savoir si une pente de quatre ou de six dixièmes vaut tout autant qu'une pente rapide ne souffre toujours pas de discussion. Pas un ingénieur, pas un gérant ne dira qu'une ligne à pentes rapides est supérieure à une ligne qui est de niveau; maints experts des plus éminents soutiendront même qu'elle y est inférieure. Cela étant vrai, pourquoi, lorsque le pays est à dépenser des millions pour cet objet, le Gouvernement vient-il substituer à une politique unanimement approuvée une politique qui provoque de l'opposition, et cela quand la ligne est presque terminée? Un homme d'affaires agirait-il ainsi? On ne nie pas qu'une ligne qui est de niveau vaille tout autant qu'une ligne à pentes rapides, mais on n'est pas d'accord sur la question de savoir si une ligne à pentes rapides vaut bien une ligne qui est de niveau. C'est donc manquer de jugement et de sens pratique que d'accepter une politique au sujet de laquelle il existe un grave désaccord, de préférence à une autre qui rallie tous les suffrages.

Je dirai quelques mots du dernier article de ce rapport. Il résume les aperçus des commissaires et, je ne crains pas de l'affirmer ici publiquement, les imputations et la critique gratuites qu'il contient, constituent, à tout le moins, une bévue des plus remarquables en ce qui concerne les intérêts du Canada. Abstraction faite de toute autre considération, je dis que cette attaque que l'on trouve à la page 12 du rapport des commissaires est absolument injustifiable et susceptible de nuire gravement à cette grande entreprise nationale, à la compagnie qui s'occupe de l'achever, et, par suite, aux affaires du Canada et à ses entreprises, sur les marchés financiers du monde.

Voici cet article :

> Nous constatons que la Commission du chemin de fer Transcontinental, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et ceux qui ont dirigé la construction du chemin de fer n'ont pas considéré qu'il était désirable ou nécessaire de pratiquer ou d'encourager l'économie dans la construction de cette voie ferrée.

Que signifient ces paroles? Que la commission du Transcontinental est taxée de négligence et d'extravagance. Je crois avoir suffisamment répondu, hier, à cette accusation. Les commissaires insinuent que tout membre du personnel des ingénieurs, tout homme employé à la construction du chemin a failli de juger à propos ou nécessaire de pratiquer ou d'encourager l'économie. S'imagine-t-on que le peuple va ajouter foi à une assertion aussi générale contre des hommes qui ont consacré toute leur vie au service du public? Je ne parle pas de députés d'aucun parti, je parle d'hommes de profession éminents. Cette assertion signifie que tous les ingénieurs employés à surveiller la construction de ce chemin ont jugé qu'il n'était pas nécessaire d'être honnête et qu'il était sage d'être extravagant. Sans mentionner de noms je dirai que ce personnel comprend des hommes aussi capables qu'on en puisse trouver sur ce continent et dont l'honnêteté, du moins, est incontestable. Et ce sont ces hommes-là qui, au dire des commissaires, auraient conspiré la négligence de leurs devoirs? N'eussions-nous rien de plus que cette assertion, nous en aurions déjà assez pour établir que ce rapport n'est pas digne de foi. D'ordinaire, les jugements du public sont pondérés. D'où qu'elle vienne, pareille exagération contre des hommes d'une réputation jusqu'à présent sans tache, porte en elle-même sa condamnation. Le public n'y croira aucunement et, partant, il hésitera à croire toute assertion venant de même source.

Les hommes de profession employés à ces travaux sont trop bien connus pour que je songe à les défendre. Je tiens cependant à signaler l'injure—je dis le mot à dessein—que je trouve à leur adresse dans cette phrase:

> Nous constatons que la Commission du chemin de fer Transcontinental, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et ceux qui ont dirigé la construction du chemin de fer n'ont pas considéré qu'il était désirable ou nécessaire de pratiquer ou d'encourager l'économie dans la construction de cette voie ferrée.

Qu'est-ce que cela veut dire? Que la commission nommée par ce Gouvernement accuse publiquement, dans un document répandu par tout le Canada, les fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique au Canada, d'avoir conspiré à frauder la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Y a-t-il des preuves sur lesquelles on puisse étayer cette accusation, une des plus graves que l'on ait portées dans ce pays depuis des années? Non. Pas l'ombre d'une seule preuve. Voici M. Hays, un des hommes les plus habiles qu'aucune de nos compagnies de chemin de fer aient eus à leur tête, et M. Chamberlin, son successeur, accusés sans aucune preuve, par M. Lynch-Staunton et M. Gutelius, de n'avoir pas cru désirable de pratiquer l'économie dans la construction d'une ligne qu'ils allaient administrer et sur le coût de laquelle ils allaient payer de l'intérêt.

Il est inconcevable, il est stupéfiant, qu'il se trouve quelqu'un pour lancer pareille accusation et en saisir, non seulement le

peuple canadien, mais les financiers de la métropole dont on sollicite la coopération en vue de l'achèvement de cette grande entreprise. Je le demande à tout honorable député en relations avec des compagnies de quelque importance, que penseraient-elles si pareille accusation leur était jetée à la figure? Elles en exigeraient la preuve immédiate, et si cette preuve n'était pas fournie, les accusateurs en subiraient les conséquences. Je dis que cette affaire ne sera jamais définitivement réglée tant que les auteurs de ce rapport n'auront pas été mis en demeure par le Gouvernement du Dominion de fournir la preuve de cette accusation portée contre le Grand-Tronc-Pacifique, sinon de se rétracter. Cette accusation n'atteint-elle que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? Oh! que non. Ce serait déjà bien assez grave. A ce moment où la situation financière au Canada est tendue, où quelques-unes de nos grandes industries trouvent difficile de recruter les capitaux requis pour leurs opérations et l'exécution de leurs entreprises; à ce moment où les établissements industriels les moins solides périclitent, où le capital est devenu extrêmement méfiant et ne s'obtient que difficilement, même sur de bonnes garanties, cette accusation est lancée à corps perdu contre une compagnie qui coopère avec le Dominion en vue de l'exécution d'une vaste entreprise. L'accusation portée contre cette compagnie est une accusation portée contre le Gouvernement canadien et la manière dont il administre les affaires. Qu'en pensera le ministre des Finances lorsque, dans les cercles de la métropole, on lui mettra cette accusation sous les yeux? Qu'en penseront les représentants d'établissements industriels, lorsque de passage dans la Grande-Bretagne, comme il leur arrive parfois, ils se verront confrontés avec cette accusation portée contre cette compagnie? Ceux contre qui ces accusations sont portées sont bien connus dans la mère patrie; ce sont gens de probité, à l'aise, de bonne réputation, et je dis qu'il est très grave d'avoir lancé cette accusation devant le public, dans les rues de Londres, comme on l'a fait, et dans les bureaux de quelques-uns des hommes les plus en vue. Il s'impose à notre Gouvernement un devoir aussi clair que le soleil du midi, et c'est, au nom de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et au nom de la bonne réputation du Canada, de rejeter l'accusation qui a été portée contre cette compagnie et qui est dénuée de tout fondement. Cette accusation mal fondée a produit son effet. Il se trouve des ouvriers qui chôment dans les grands centres du Dominion, par suite de la publication de ce rapport sans fondement. Quelques-uns des hommes les plus en vue de Montréal, politiquement et personnellement très liés avec le premier ministre, n'hésitent pas à dire que cette attaque n'est pas justifiée, n'aurait pas dû être faite, et va nuire au Dominion, si elle n'est pas répudiée. Et cela se conçoit facilement. C'est un énergique plaidoyer, monsieur l'Orateur, que je fais en faveur du Canada et de cette grande compagnie de transport, dans les conditions financières où se trouve le pays actuellement.

Le Gouvernement peut bien faire ce qu'il voudra en ce qui regarde les accusations qui n'intéressent que le parti libéral; mais, dans l'intérêt du Canada, dans l'intérêt de nos grandes industries canadiennes, dans l'intérêt de cette grande entreprise, le Gouvernement devrait répudier cette accusation mal fondée que l'on porte contre le Grand-Tronc-Pacifique. Les entreprises dites échevelées sont de tous les pays. Par le moyen de prospectus, elles se donnent de la publicité sur les marchés monétaires du monde entier. Souvent les financiers sont trompés et dupés. A mainte reprise ils ont reçu avis de ce côté-ci de l'Atlantique de se méfier de ces prospectus remplis de promesses alléchantes, et ces financiers ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes s'ils s'engagent dans des aventures. Mais je tiens à dire à l'acquit du Dominion canadien, et je le dis avec le parfait sentiment de ma responsabilité personnelle dans les circonstances, d'une manière générale, les industries du Canada et ses grandes entreprises reposent sur un fondement solide, les institutions financières de la métropole peuvent sans crainte, non seulement continuer, mais augmenter leurs placements au Canada, pourvu qu'elles se renseignent avec soin avant de conclure. Nous avons dans notre pays de grandes industries, nous avons de grandes entreprises qui de jour en jour s'adressent à la métropole en vue d'obtenir des capitaux; et le devoir qui incombe à la Chambre, et plus particulièrement au Gouvernement, c'est de sauvegarder les initiatives légitimes, de s'assurer que l'emprunteur de bon aloi ne soit pas gêné ou contrecarré par la mise en circulation de faux rapports comme celui que j'ai devant moi. Si je parle avec cette énergie, c'est parce que la situation m'a été vivement mise sous les yeux depuis quelques semaines par nombre de personnes éminentes qui ne sympathisent nullement avec le parti libéral. Elles

me disent que ça été une grave erreur, du moins dans les conditions financières présentes, de permettre la mise en circulation d'un rapport comme celui-là, non seulement dans toute l'étendue de notre Canada, mais aussi dans la mère patrie et aux Etats-Unis, où, effectivement et nécessairement, l'effet est de nuire au crédit des industries canadiennes et des entreprises canadiennes, à moins que le premier ministre, suivant l'expression d'un homme d'Etat éminent, ne soit assez honnête pour être hardi et assez hardi pour être honnête, et ne répudie la dernière partie du moins de ce rapport. Je ne songe pas à lui demander de répudier cette partie du rapport qui renferme des attaques contre le parti libéral; nous en ferons nous-mêmes justice devant les électeurs. Mais je lui demande, au nom des industries canadiennes, au nom des emprunteurs canadiens et au nom de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, de ne pas permettre que son Gouvernement prenne la responsabilité d'un rapport comme celui-là, car il est difficile d'estimer tout le mal que le Canada en souffrira.

Maintenant, j'en viens à la question de la dépense effective imposée au pays. Encore une fois, je dois protester contre le rapport dactylographié et communiqué aux journaux du pays, lequel sur ce point était aussi quelque peu propre à induire en erreur. Sous des en-têtes préparés d'avance, cet entrefilet fut distribué à la presse; c'était au moment même où l'on déposait le rapport sur le bureau:

> Si l'on suppose que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique commencera à payer l'intérêt sur le prix de construction en 1922, le chemin de fer aura coûté au pays, tant en capital qu'en intérêt, $234,651,521. Ce chiffre a été obtenu en calculant l'intérêt sur le montant dépensé chaque année depuis la fin de l'année jusqu'à la fin de 1921.

Les auteurs de cet écrit ne sont pas aussi francs que le ministre intérimaire des Chemins de fer. Vous voyez quelle fausse impression on cherche à donner; il est facile de se rendre compte de l'esprit qui les a inspirés en tout cela. Ce rapport communiqué aux journaux omet de dire que le chiffre indiqué représente l'intérêt composé, et non pas l'intérêt simple. L'impression créée dans le public est tout autre. Le rapport dit: l'intérêt composé, mais l'article pour publication dans les journaux laisse entendre que le calcul de l'intérêt a été fait de la manière ordinaire. Le montant d'intérêt que le pays devra payer durant les sept années de concession gratuite de la ligne ne doit pas être ajouté aux frais de construction de la ligne, chacun le reconnaît aujourd'hui. Le montant d'intérêt sur la somme que le Grand-Tronc-Pacifique devrait payer durant les sept années premières, si la concession n'était pas gratuite durant cette période, n'a aucun rapport avec la dépense, quelle qu'elle soit, entraînée par la pose de la voie, les terrassements, la construction en général. Cette enquête fut instituée en vue de s'assurer s'il avait été commis des extravangances dans la construction de la ligne, et la dissertation qui s'intercale ici quant aux frais imposés au pays à l'expiration des sept années ne cadre nullement avec les instructions données à cette commission, car elle n'a trait ni directement, ni indirectement, à la construction de la ligne. Cette concession gratuite pour une période de sept ans était en réalité une subvention accordée au Grand-Tronc-Pacifique, rien de plus, rien de moins; subvention représentant plusieurs millions de dollars en argent, sans doute, mais subvention tout de même. Cela fait partie du traité conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique et n'a rien à faire, ni directement ni indirectement, avec le prix de construction de la ligne. Mais s'il en est ainsi, et si c'est là une subvention, quelle excuse au monde la commission a-t-elle de faire entrer en ligne de compte l'intérêt sur une subvention? Nous avons donné des millions à d'autres compagnies de chemin de fer. Nous accordons des subventions tous les ans. Maintenant, quelqu'un a-t-il jamais songé, en vue d'établir le montant des subventions accordées au Canadien-du-Nord ou au Canadien-du-Pacifique, d'y inclure la somme de l'intérêt composé depuis le jour où la subvention a été versée jusqu'aujourd'hui? C'est ce qu'a fait cette commission dans son rapport relatif au chemin de fer National-Transcontinental. C'est un parti pris d'injustice, un désir de traiter cette entreprise autrement qu'on n'a traité toute autre entreprise de cette nature subventionnée par l'Etat. Voici un calcul qui fera comprendre au ministère, je pense, l'injustice et l'étourderie dont cette commission fait preuve en cherchant à faire croire au peuple qu'il y a lieu de mettre en ligne de compte l'intérêt sur ce qui était en réalité une subvention.

En 1885, le Canadien-du-Pacifique remit au Gouvernement certaines terres pour lesquelles la compagnie reçut en argent la somme de $10,198,520.23. La subvention en terres s'en trouva diminuée, mais la subvention en argent s'en trouva augmentée, de telle sorte que, en 1887, le Canadien-du-Pacifique avait reçu en argent 72 millions. Remarquez bien, 72 millions en argent, ou son équivalent. Quelqu'un va-t-il préten-

dre que le Canadien-du-Pacifique a reçu 72 millions plus l'intérêt composé sur cette somme? Dans les livres du gouvernement, au département de l'Auditeur général, on a inscrit 72 millions. Mais, s'il fallait adopter le mode de calcul que préconisent ces commissaires, s'il fallait y ajouter l'intérêt composé à 3½ p. 100 pendant trente ans, nous aurions ce résultat que le Canadien-du-Pacifique aurait reçu, en 1887, sous forme d'argent et de travaux exécutés et cédés, la somme de $202,089,110. J'ai tout autant le droit de dire que, à l'expiration de la période de trente ans, le Canadien-du-Pacifique se trouvera avoir reçu la somme de 202 millions, que cette commission a le droit de dire que le Grand-Tronc-Pacifique aura reçu le montant en question plus l'intérêt composé. C'est la première fois, dans l'histoire du Canada, que pour montrer l'aide qu'a reçue une ligne de chemin de fer on ajoute au chiffre de la subvention celui des intérêts composés.

M. MEIGHEN: Où mon honorable ami prend-il que ce soit une subvention?

M. GRAHAM: Je le dirai tantôt à mon honorable ami. Que l'on me permette maintenant une comparaison entre cette ligne et quelques autres. Eu égard aux difficultés de la construction, au pays à travers lequel il passe, à l'extrême cherté de la main-d'œuvre et des matériaux, au type conformément auquel il est bâti, j'affirme que le Transcontinental n'a pas coûté plus cher que n'a coûté toute autre ligne du continent d'Amérique depuis dix ans. Pour ce qui est du degré de perfection avec lequel il a été bâti, il n'existe aucune ligne que l'on puisse vraiment lui comparer. Je vais indiquer quel est le capital de quelques-unes des grandes compagnies de chemin de fer. Les premières dont je vous parlerai ont deux, trois ou quatre voies, des installations de tête de ligne fort coûteuses et le reste à l'avenant, et je n'en fais mention que pour renseigner la Chambre, non point dans un but de comparaison. J'ai pensé toutefois qu'il serait intéressant pour la Chambre de savoir combien a coûté l'établissement de quelques-uns des grandes voies ferrées de nos voisins du sud. Le Pennsylvania a coûté $371,023 par mille; le New-York Central $418,370, le New-York Valley, $437,643, le New-York, New-Haven et Hartford, $187,426. J'en viens maintenant à deux lignes que l'on peut, à bon droit, comparer avec le Grand-Tronc-Pacifique, quoiqu'elles n'aient pas été bâties selon un type aussi élevé. L'Union-Pacific a coûté $150,925 par mille et le Southern-Pacific, $142,360. Je puis mentionner pour l'instruction de la Chambre deux ou trois autres chiffres relatifs au capital de ces diverses lignes. Les quatre premières fonctionnent dans les Etats de l'est et du centre, et leurs capitaux sont en conséquence très élevés, mais le capital moyen de toutes les voies ferrées américaines était en 1911, selon la statistique la plus récente, de $64,000 par mille. Cela comprend toutes les petites lignes secondaires, celles qui ont coûté de $15,000 à $20,000 par mille. Aucune des lignes des Etats de l'ouest ne peut se comparer au Grand-Tronc-Pacifique pour le type selon lequel elles ont été bâties. Le capital moyen de toutes les lignes de l'est a été, en 1911, de $167,885 par mille, et celui des lignes de l'ouest, de $73,000. Alors que le capital moyen de toutes les lignes de l'ouest aux Etats-Unis, y compris les chemins secondaires, les chemins de prairie ou de colonisation, est de $73,000 par mille, les frais de premier établissement du Grand-Tronc-Pacifique depuis Moncton jusqu'à Prince-Rupert ne seront que de $85,000 par mille, y compris son outillage de premier ordre.

Permettez-moi de vous présenter quelques chiffres concernant les frais d'établissement des chemins de fer du Canada. Celui du Grand-Tronc a coûté $133,939 par mille. C'est un capital très considérable, et j'ai dit pourquoi hier, j'ai dit que le chemin avait été construit à bon marché, comme d'aucuns voudraient que le Transcontinental fût construit. De grandes parties de la ligne ont en conséquence été abandonnées; on a dépensé des millions à réduire les rampes, et il sera dépensé d'autres millions à mettre la ligne sur un haut pied. L'argent des premiers actionnaires est encore là aujourd'hui sans que jamais un sou de dividende leur ait été payé, et il en sera de même longtemps encore peut-être, sinon toujours. Une des raisons de ceci, c'est le peu de sagesse que l'on a montré dans la construction première du Grand-Tronc.

L'Algoma-Central, qui traverse le Nouvel-Ontario, a un capital de $152,891 par mille; le Canada-Southern, $99,000.

J'arrive maintenant au Pacifique-Canadien. J'ai deux raisons de m'arrêter à cette ligne: la première est qu'elle est une des mieux administrées du monde et peut-être une des plus considérables. C'est de cette ligne que M. Gutelius s'est servi pour le besoin de ses comparaisons. Je m'y arrête

à mon tour, parce que c'est la seule ligne canadienne au sujet de laquelle il nous soit facile d'obtenir les renseignements qu'il me faut. La compagnie porte, il est vrai, son capital à $46,000 par mille, mais personne ne voudra croire que c'est là tout ce que la ligne a coûté. Le Pacifique-Canadien a reçu du Canada des dons nombreux, et le produit d'au moins quelques-uns de ces dons a passé dans la construction de la ligne; au cas contraire, le Pacifique-Canadien ne nous a pas rendu justice. Sous un rapport, cependant, il nous rend justice. Permettez-moi de vous dire quelle aide a reçue le Pacifique-Canadien:

En argent, du Canada.. .. .. ..$	29,944,660
En argent, des provinces..	412,878
En argent, des municipalités.. ..	464,761
Terres cédées, au prix de..	37,785,320
Valeur des terres, mises à $5 l'acre	174,081,010
Ensemble..	$242,688,629

Pour faire comme a fait la commission, ce total serait porté à 500 millions en y ajoutant les intérêts composés jusqu'à date.

M. MEIGHEN: Est-ce que tout ce temps-là la compagnie ne nous a pas rendu quelques petits services? Les calculs de la commission ne vont que jusqu'à l'époque où la compagnie donnera du retour.

M. GRAHAM: Elle a calculé l'intérêt sur une subvention, mais jamais elle ne l'a fait pour le Pacifique-Canadien ou de quelque autre ligne.

M. MEIGHEN: Elle n'a pas été nommée pour faire enquête sur le Pacifique-Canadien.

M. GRAHAM: Mon honorable ami a-t-il fait le calcul des intérêts composés dans le cas du Pacifique-Canadien?

M. MEIGHEN: Jusqu'au temps de la mise en service de cette ligne?

M. GRAHAM: J'aimerais connaître les chiffres que mon honorable ami a trouvés.

M. MEIGHEN: L'honorable député fait effort pour établir un point. S'il veut être clair, qu'il amène la subvention du Pacifique-Canadien jusqu'à la date de la mise en service de cette ligne en comparaison du Transcontinental jusqu'à la mise en fonctionnement.

M. GRAHAM: Mon honorable ami sait ce qu'il a fait et ce qu'il a essayé de faire hier soir. Il est tout aussi injuste de porter en compte les intérêts composés sur la subvention du Transcontinental, pour un temps plus ou moins long, qu'il le serait de compter l'intérêt sur la subvention au Pacifique-Canadien jusqu'au temps présent.

[M. Graham.]

M. MEIGHEN: Sans intérêts composés, mais l'intérêt au taux le plus bas que nous payons, ou au taux de 3 pour 100, cela monte à 235 millions de plus que ne le dit le rapport.

M. GRAHAM: En ce cas, mon honorable ami est plus habile calculateur que moi.

M. MEIGHEN: Non pas: le rapport met le taux à 3 pour 100, ce qui est presque 1 pour 100 de moins que nous payons actuellement.

M. GRAHAM: Je crois que si mon honorable ami veut bien examiner la chose, il verra que ce n'est pas cela. Il m'a été fait hier soir plus d'interruptions que jamais personne dans cette Chambre n'en a endurées au cours d'un exposé important, et j'ajouterai que, m'a-t-on dit, l'on m'a, des tribunes, interrogé par l'entremise de quelqu'un des membres de cette Chambre.

M. l'ORATEUR: Je n'en savais rien. Si je l'avais su, j'y aurais mis promptement bon ordre.

M. GRAHAM: Je veux bien répondre à toutes les questions convenables que l'on me fait, mais, quand il s'agit d'un exposé de cette nature, il est peu juste, je crois, de venir constamment déranger celui qui parle.

M. MEIGHEN: L'honorable député. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre! Assoyez-vous.

M. MEIGHEN: C'est mon droit de prendre la parole, avec la permission de l'honorable député. Est-ce à moi qu'il fait allusion dans ses dernières remarques?

M. GRAHAM: J'ai vu venir des notes du dehors, pas une fois seulement, mais plusieurs fois. De nombreuses questions m'ont été posées et l'on m'a dit avant la suspension de la séance qu'elles venaient de quelqu'un de la tribune. Si je me trompe, j'accepte avzec plaisir la dénégation de mon honorable ami.

M. MEIGHEN: Il ne m'en est point venu. Je ne savais pas que celui auquel l'honorable député fait allusion était dans la tribune. Je n'ai reçu aucune note de personne; personne ne m'a fait de communications, et jamais je n'ai posé de questions que d'autres m'aient suggérées.

M. GRAHAM: J'accepte la déclaration de mon honorable ami. Maintenant que nous avons réglé cette difficulté, mon honorable ami voudra bien se tenir responsable de la lecture que je vais faire de nouveau des chiffres mentionnés tout à l'heure:

Subventions en argent du Dominion	$ 29,944,660
Subventions en argent des provinces	412,878
Subventions en argent des municipalités	464,761
Lignes cédées	37,785,320
Terres évaluées à $5 l'acre	174,081,010
Aide totale, sans addition d'aucun intérêt	242,688,629

Le capital du Pacifique-Canadien était, à la date du 9 juin 1913, selon ses propres états, de $455,276,084. Cela fait donc un total de $697,964,713; autrement dit, un capital, distribué sur tout le réseau, de $70,437 par mille. Je puis même ajouter que ce n'est pas là tout ce que le Pacifique-Canadien a reçu ni tout ce qu'il aurait dû mettre dans sa ligne. Je crois que, dans ce calcul, l'évaluation à $5 l'acre est peut-être un peu forte.

Un DEPUTE : Pas le moins du monde.

M. GRAHAM : Peut-être que non. C'est le calcul que j'ai fait. Chacun sait au reste que les actions du Pacifique-Canadien ne se vendent pas aujourd'hui au pair, même quand elles sont distribuées parmi les actionnaires de la première heure, mais que, pour toute somme de 100 dollars portée au compte du capital, la compagnie a reçu $175.

En ces dernières années, il ne serait pas juste de prétendre que la capitalisation de la compagnie, même si l'on prend mon estimation de $70,437 par mille, représente les sommes qui ont été engouffrées dans cette entreprise, ou qui devraient avoir été dépensées, car le Pacifique a retiré $175 pour chaque part qu'il a vendue.

Mais il y a encore un autre aspect à la question. Le réseau du Pacifique-Canadien comprend tous les embranchements, dont quelques-uns n'ont coûté que $15,000 par mille; dans certains cas, on s'est servi de rails de fer; dans d'autres cas, en pleine prairie, on a construit la voie sans pour ainsi dire y mettre de ballast, et cependant, tous ces embranchements sont inclus au même prix dans le capital de la compagnie. Si la ligne principale était séparée des embranchements quant au capital, nous aurions de $8,000 à $10,000 par mille à ajouter à la capitalisation de la première. A mon avis, c'est encore une estimation assez modérée. J'entends mes honorables amis, qui siègent en arrière de moi, dire que je devrais doubler les chiffres que je viens de donner. Que l'on se contente d'ajouter seulement $10,000 par mille à la ligne principale, à cause des embranchements, et vous arrivez à une capitalisation de $80,000 par mille, à part la prime de 75 pour 100.

Mais il y a encore quelque chose de plus convaincant que tout cela. Au cours des dernières années, la compagnie du Pacifique-Canadien a dépensé à même ses recettes et pour le compte d'autres compagnies, une somme d'au moins $100,000,000, pour des améliorations; cette somme n'apparaît pas dans le capital-actions de la compagnie, et elle n'aurait jamais obtenu la permission de faire cette dépense, si elle eût été sous la juridiction de la commission du commerce entre Etats. Remarquez bien que je ne critique pas ces dépenses, parce qu'elles ont été probablement justifiées par le volume d'affaires qui en est résulté pour le Pacifique-Canadien; mais, à mon sens, cette somme devrait être ajoutée au capital. Si vous tenez compte de toutes ces choses, la capitalisation du chemin de fer du Pacifique-Canadien devrait être bien plus élevée que le coût par mille du chemin de fer Transcontinental, entre Prince-Rupert et Moncton; cependant, le chemin de fer du Pacifique-Canadien n'est pas, et ne sera jamais, à cause de sa situation, une voie ferrée égale au Transcontinental.

M. EMMERSON: Qui en est propriétaire?

M. GRAHAM: Le peuple ne possède pas un seul pied de cette voie ferrée, et il n'en retirera jamais aucuns revenus sous forme d'intérêt ou de placements qu'il pourrait avoir faits dans cette entreprise. Maintenant, je désire vous soumettre d'autres calculs, mais de crainte que je ne commette quelques erreurs, je ne le ferai pas moi-même. Je vais le faire faire par quelqu'un en qui le solliciteur général a bien plus de confiance qu'en moi-même, bien qu'il me témoigne assez de confiance à certains moments. Je viens donc vous demander d'ajouter foi aux chiffres que le ministre des Finances du Canada a cités en cette enceinte, le 3 juin 1913. Parlant en faveur du projet d'assister financièrement le Nord-Canadien, le ministre des Finances (M. White) a fait les déclarations suivantes:

Mais voyons combien le chemin de fer Canadien du Pacifique a reçu. On lui a donné $25,000,000 en argent, et 25,000,000 d'acres de terre qui valent aujourd'hui plus que toutes les actions de la compagnie.

Je ne veux pas les calculer à leur valeur actuelle, mais à la valeur à laquelle on les estimait quand on les a données à la compagnie. Les 25,000,000 d'acres de terre valaient alors de $1 à $1.50 l'acre.

La hausse des terrains produite non seulement par la construction du chemin de fer du Pacifique, mais aussi par les autres chemins qui

les sillonnent, leur a donné une valeur de plus de $250,000,000. Mais on a donné en outre à la compagnie 700 milles de chemins de fer complété depuis le débarcadère de Port-Arthur jusqu'à un point à 500 milles à l'ouest de Winnipeg; et 200 milles à partir de Port-Moody en allant vers l'est par le canyon de la rivière Fraser. Combien valaient tous ces octrois qu'on a donnés à la compagnie pour qu'elle construisit la ligne? Ce n'est pas exagérer que de dire que la subvention en argent représentait $25,000 à $30,000 par mille de la ligne qu'elle a construite.

Ces chiffres ont été donnés par le ministre des Finances en personne; cette estimation est assez modérée, mais je suis prêt à m'en servir comme base de mes calculs. Trente mille dollars par mille pour la partie de la ligne qui a été construite par la compagnie, cela représente à peu près de $22,000 à $25,000 du mille pour le reste du parcours de la ligne principale. Et que l'on veuille bien remarquer, monsieur l'Orateur, que pour quelques-uns des embranchements à ce bout-ci de la ligne principale, le Pacifique a obtenu des subventions sous le couvert d'autres compagnies, et ces sommes ne sont pas inclues dans les chiffres que je viens de citer. Le Pacifique-Canadien a bénéficié de ces subventions, en absorbant les compagnies auxquelles ils avaient été accordés. Si l'on admet que le capital initial du Pacifique fut de $46,000,000 en chiffres ronds, et si l'on ajoute ensuite une subvention de $25,000 par mille, on arrive à un total de $71,000 du mille; ce sont là les calculs du ministre des Finances lui-même.

Mais si nous ajoutons encore à ces chiffres l'augmentation de valeur que prend la ligne principale, si nous la débarrassons de tous les embranchements et des voies construites à bon compte, nous pouvons encore inclure un autre $10,000 par mille, tout en restant dans des bornes raisonnables, et nous arrivons ainsi à un grand total de $81,000 par mille. Maintenant, si vous ajoutez à ce total les primes que la compagnie a touchées sur la vente des actions, les centaines de millions de dollars, pris à même ses revenus, ou ceux des compagnies subsidiaires, qu'elle a dépensés en améliorations, nous en arrivons à une capitalisation qui dépasse de beaucoup le coût de construction du Transcontinental, entre Moncton et Winnipeg.

M. EMMERSON: Et vous n'avez pas inclu dans vos calculs les sommes que représentent les exemptions de taxes et de droits de douane, dont la compagnie a bénéficié.

M. GRAHAM: Certainement, et il y a bien d'autres item dans l'arrangement conclu avec le Pacifique-Canadien qui n'entrent pas du tout dans les calculs que je vous ai soumis. Après avoir comparé tous ces chiffres, il nous faut en arriver à cette conclusion-ci: C'est que nous avons un chemin de fer très moderne, qui ne nous a pas coûté plus cher que le Pacifique-Canadien; nous sommes propriétaires de cette voie ferrée, sur une distance de 1,804 milles, lorsque nous ne possédons pas même un pied de la voie du Pacifique-Canadien.

Je désire maintenant tirer au clair une autre question qui a été soulevée: il s'agit de la période de sept ans que l'on a accordée à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sans qu'elle soit tenue de payer un loyer. Je n'hésite pas à déclarer que c'est une subvention pure et simple, qui doit être considérée sous le même angle que n'importe quelle autre subvention. On devrait la considérer comme un pur don, au sujet duquel il n'y a pas à s'attendre de recevoir des intérêts, pas plus qu'on ne s'y est attendu, lorsqu'on a accordé des subventions à n'importe quelle autre compagnie.

Cette opinion est également partagée par une autorité de premier ordre, devant laquelle, je l'espère, la Chambre s'inclinera. Au cours des remarques qu'il a faites au sujet du Transcontinental, devant cette Chambre, un monsieur qui se nomme l'honorable M. White, et qui est ministre des Finances du Canada, a déclaré ce qui suit:

Le Gouvernement canadien a entrepris de construire la ligne (le Transconinental), mais du jour où la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est entrée en scène, il a dû se desintéresser de l'entreprise pour une période de sept ans. Le Dominion du Canada perd un intérêt de 3 p. 100 sur une somme de $175,000,000, et à l'heure actuelle, je dois dire que le Gouvernement paie plus que 3 p. 100 d'intérêt sur les sommes qu'il emprunte. Toutefois, même en prenant ces chiffres comme base, vous constatez que le pays paie à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique une subvention annuelle de $5,000,000 ou $35,000,000 dans l'espace de sept ans.

Donc, en pleine Chambre des communes, le ministre des Finances du Canada a exprimé la même opinion que moi, au sujet de l'abandon gratuit de ce chemin de fer à la compagnie pour une période de sept ans; il l'assimile à une subvention, et c'est la seule manière raisonnable de considérer cette affaire, si on veut faire des comparaisons avec les autres subventions qui ont été accordées à d'autres compagnies.

Il y en a qui sont allés jusqu'à prétendre qu'il serait tout à fait impossible d'exploiter ce chemin de fer, à cause du coût excessif de sa construction; d'autres encore ont prétendu que l'on ne retirerait jamais aucuns profits de son exploitation; le minis-

tre intérimaire des Chemins de fer a déclaré, de son côté, que ce chemin de fer sera un fardeau sur les épaules du peuple. J'ai pourtant fait remarquer, hier soir, que le chef de la commission qui surveille la construction de ce prétendu fardeau, le major Leonard n'est pas de cet avis.

Il est d'opinion que ce chemin de fer, loin d'être un fardeau sur les épaules du peuple, est un actif pour le pays. Si la Chambre veut bien me le permettre, je lui soumettrai quelques chiffres tendant à établir qu'en se basant sur les prévisions quant au trafic, que M. Tye lui-même a soumises à la commission, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique peut non seulement payer ses frais, mais encore faire quelques profits, en faisant circuler ses convois entre Winnipeg et Moncton.

Mais on suppose toujours pour cela que l'on construira une voie de première classe, comme on l'a fait à venir jusqu'en 1911. Au cours de son témoignage devant la commission, M. Tye a fait une estimation du volume de trafic auquel on peut s'attendre, entre Winnipeg et Québec. Cette estimation est plutôt faible, mais elle n'en répond pas moins aux fins de la cause. Vu que M. Tye n'a pas fourni de chiffres à l'est de Québec, nous pouvons supposer que l'on mettra en circulation le même nombre de convois entre Québec et Moncton qu'entre Cochrane et Québec, soit cinq par jour. Cela nous donne donc une moyenne de 8.5 convois par jour, dans les deux directions, sur tout le réseau, qui s'étend entre Winnipeg et Moncton. Il y a une couple de jours, on m'a remis une estimation, en prenant comme base la circulation de huit convois tous les jours, mais ce n'est qu'une répétition des chiffres que donnent M. Tye par rapport au trafic.

M. AMES: Huit convois dans chaque direction?

M. GRAHAM: J'ai déclaré que je basais mes chiffres sur un service de 8.5 convois par jour; mais je tiens à faire remarquer tout de suite que la circulation des convois locaux dérangera peut-être mes calculs, dans une direction ou dans l'autre.

Il y aura des convois locaux qui partiront de Cochrane-est et peut-être aussi de Cochrane-ouest. Sur le Temiscaming and Northern-Ontario, il y aura sûrement des convois de marchandises qui se dirigeront vers l'ouest, tandis que d'autres se dirigeront vers l'est. Ce ne sont pas des convois directs, mais on suppose qu'ils les valent, s'il faut en croire les calculs des hommes de chemin de fer pratiques, et même, si on se base sur les chiffres de M. Tye lui-même.

Les statistiques des chemins de fer américains et canadiens établissent qu'il n'en coûtera pas plus que $1.65 par mille pour faire circuler un convoi sur cette voie ferrée, ce qui porterait à $3,000 par jour le coût de la circulation d'un convoi entre Winnipeg et Moncton et à $25,000, le coût de la circulation de huit convois quotidiens, entre les deux endroits que l'on vient de mentionner. Sur une voie ferrée aussi moderne, chaque convoi peut facilement transporter en moyenne 1,000 tonnes de marchandises, et si l'on rétablit le type élevé qu'avait d'abord le Transcontinental, chaque convoi pourrait tout aussi bien transporter 2,000 tonnes que 1,000. Les locomotives les plus puissantes peuvent facilement remarquer, chacune, plus de 2,000 tonnes, et c'est encore là une estimation très modérée, puisque M. Leonard estime à 1,600 tonnes la charge d'un convoi. Pour les fins du calcul que je fais en ce moment, j'admettrai que la moyenne des chargements transportés par ces convois serait de 1,000 tonnes, ce qui porterait à 8,500 tonnes par jour la totalité des transports.

D'après les derniers relevés du Pacifique-Canadien, le revenu brut moyen par tonne et par mille est d'environ trois quarts d'un cent par tonne. Comme une forte partie du tonnage du Transcontinental sera du blé, il faudrait prendre une moyenne moins élevée, disons, un demi-cent par tonne, soit $9 par tonne, de Winnipeg à Moncton. Je tiens à observer que c'est là la moyenne. Une forte partie du trafic paiera une moyenne bien plus élevée que celle-là, et une forte partie paiera une moyenne moins élevée. Le grain, naturellement, paiera un prix bien inférieur à celui-là, tandis que les articles fabriqués à destination de l'Ouest paieront un prix bien plus élevé. Le Pacifique-Canadien reçoit environ trois quarts d'un cent par tonne par mille, et la moyenne ici est d'un demi-cent par tonne par mille. Ce prix, appliqué aux 8,500 tonnes transportées quotidiennement, donne à la compagnie un revenu brut quotidien de $76,500. De ce calcul, j'ai éliminé tous les trains de voyageurs. Mais en pareille matière il convient de parer à tout danger d'erreur et d'affirmer que le tonnage n'atteindra peut-être pas ces proportions; mais le trafic-voyageurs comblera peut-être l'écart dans ce calcul et le surcroît de transports qui s'achemineront vers ce réseau aideront à combler le déficit. Cette conclusion me semble légitime. Voici donc la situation:

Recettes brutes perçues par la compagnie de la mise en service de 8.5 convois par jour..	$76,500
Frais d'exploitation..	25,500
Frais quotidiens d'intérêt, d'après le rapport du commissaire..	14,800
Total des frais quotidiens..	$40,300
Recettes nettes quotidiennes..	$36,200

En réduisant ce calcul de moitié, on tient compte de tous les faits militant contre ce projet, et il reste encore à la compagnie assez d'argent pour payer les frais d'exploitation du réseau, l'intérêt dû à l'Etat, et elle aura en outre une balance quotidienne de $18,000 pour les autres frais et dépenses. Il s'agit ici du volume du trafic du réseau à une date prochaine d'après l'estimation des experts; mais si l'on tient compte du trafic qui, dans l'avenir, doit s'acheminer de l'ouest vers l'est et de l'est vers l'ouest, au fur et à mesure du développemnt de ces provinces, et à mesure que le nord de la province d'Ontario se colonisera et se couvrira de maisons d'habitation, il n'est nullement exagéré d'affirmer que, dans dix ans d'ici, le trafic de ce réseau se doublera et bien loin d'être un fardeau pour le pays, en dépit des déclarations pessimistes des ministériels, ce réseau sera rémunérateur pour la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique du Canada. J'ai jugé utile de m'imposer la tâche de faire ce calcul avec un expert en pareille matière, et j'ai pris pour base les chiffres donnés par la commission, afin de prouver aux capitalistes de la Grande-Bretagne que lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demande de l'argent, le peuple canadien ne les met pas en situation de ne pas toucher l'intérêt sur leurs capitaux.

Examinons un autre aspect de la question. Je regrette l'absence du premier ministre. J'en suis convaincu, le premier ministre et la ville d'Halifax, le ministre de la Marine et la ville de Saint-Jean, le ministre des Postes et la ville de Québec sont induits en erreur au sujet des avantages dont bénéficiera le Grand-Tronc-Pacifique aux ports maritimes. Oui, on les induit en erreur, en leur donnant à entendre qu'Halifax, Saint-Jean et Québec, dans les conditions actuelles bénéficieront des avantages que ces villes croient devoir retirer de cette grande entreprise. Il est possible qu'elles n'en bénéficient pas. Comme le ministre des Postes (M. Pelletier) s'intéresse à la question, je vais lui dire sur quoi je m'appuie. Quand il aura étudié la question, j'en suis convaincu, il usera de son influence pour veiller à ce qu'on remédie immédiatement au tort infligé aux villes de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean, à titre de ports maritimes. Comment pouvait-on espérer qu'avec ce chemin de fer, Halifax et Saint-Jean, et ajoutons Québec, pourraient concurrencer les ports américains? Ce n'est pas en construisant un chemin de fer de valeur ordinaire qu'on pourrait obtenir ce résultat. Pour atteindre les ports américains, il faut un chemin de fer qui puisse transporter de plus lourdes charges qu'on en remorque à Saint-Jean et à Halifax. L'objectif visé en construisant un chemin d'un type si élevé, c'était de permettre au Transcontinental national de surmonter l'écart dans le parcours. J'ai discuté la question avec feu M. Hays; je l'ai discutée avec M. Chamberlin et mainte fois ils m'ont assuré que l'objectif qu'ils visaient en s'efforçant de donner à nos ports canadiens tous les perfectionnements voulus, c'était de mettre leurs réseaux en mesure de transporter de plus lourdes charges que tous les autres réseaux. J'ai déjà débattu la question des rampes. Je tiens à faire observer au premier ministre, au ministre de la Marine et au ministre des Postes, représentant ces ports maritimes que, pour me servir d'un euphémisme, ils ont tort d'acquiescer à ces modifications apportées aux rampes. Hier soir, j'ai cité au sujet des rampes une des plus hautes autorités du continent américain en pareille matière, or, cet ingénieur de grande expérience affirme que, lorsqu'il s'agit d'un nouveau réseau dans notre pays, on ne saurait compter sur les rampes de vélocité pour le transport de charges que peut remorquer un convoi portant une charge calculée pour une ligne horizontale. Voilà ce qu'il affirme catégoriquement. En pareille circonstance, si les capitalistes de la Grande-Bretagne sont convaincus de la chose—et cet ingénieur est un homme d'influence—ils diront sans hésiter : Encore une preuve qu'il ne faut pas accorder à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de l'argent pour le parfait outillement et l'exploitation du réseau; parce que, d'après une haute autorité, c'est un réseau d'ordre inférieur, et nullement le réseau dont on affirmait pouvoir faire l'exploitation d'une manière si économique. C'est ce que M. Chamberlin a parfaitement mis en lumière dans une lettre adressée au major Leonard, que je vais citer de nouveau. Il avait à la pensée précisément l'affirmation que j'ai formulée: que la seule conviction du succès de ces ports maritimes c'est d'é-

tablir un réseau de premier ordre. Il protesta immédiatement auprès du Gouvernement contre les modifications apportées par le Gouvernement aux rampes du Transcontinental qu'il avait consenti à exploiter et que le Gouvernement avait consenti à construire comme M. Chamberlin le désirait, quant aux rampes et aux courbes. Voici sa protestation:

Ottawa, 18 juillet 1912.

Major R. W. Leonard,
Président de la commission du chemin de fer Transcontinental,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'apprends par nos ingénieurs que l'ont s'est écarté du type indiqué pour le chemin de fer Transcontinental entre Lake-Superior-Junction et Cochrane qui avait été adopté d'abord et auquel on s'est conformé jusqu'ici et qu'au lieu de pentes de quatre dixièmes et d'ouvrages permanents, vous avez autorisé des pentes jusqu'à 1 p. 100 et l'érection d'ouvrages temporaires en bois. A ce sujet je veux attirer l'attention sur l'article 7 de la convention du 29 juillet 1903 qui stipule que les travaux de construction de la division est seront faits en conformité du cahier des charges approuvé par la compagnie et seront soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de notre ingénieur en chef conjointement avec l'ingénieur en chef de la commission.

Je tiens à vous dire que si ces travaux sont faits conformément à ce que je crois être vos récentes instructions, ils ne seront pas conformes à la convention ni satisfaisants pour la compagnie et ne pourront pas être acceptés.

(Signé): E. J. Chamberlin.

Quelques mois après l'avènement des conservateurs au pouvoir, M. Chamberlin avertit le Gouvernement que s'il modifiait les rampes de ce réseau, lui, M. Chamberlin, n'accepterait pas ces modifications. En présence de cette protestation, le Gouvernement aurait dû, il me semble, hésiter longtemps avant d'effectuer ces modifications. Non seulement il modifia les rampes à l'ouest de Cochrane auxquelles s'opposait M. Chamberlin, mais il fit nombre de changements similaires entre Cochrane et la ville de Québec. Un citoyen d'Ontario m'a demandé si je tenterais quelques démarches pour empêcher les transports de s'acheminer vers le chemin de fer Temiskaming et Nord d'Ontario, et je répondis: Vous vous adressez mal, je ne suis pas simple citoyen de la province d'Ontario; je me glorifie sans doute d'avoir mon domicile dans ma province natale, mais lorsque je siège à la Chambre des communes, je suis citoyen du Canada.

Quand bien même ce réseau traverserait le comté que je représente, je serais toujours de l'avis que j'exprime aujourd'hui. Il s'agit d'une grande entreprise nationale intéressant le Canada tout entier, et tout effort tenté pour mutiler ce réseau ne fait pas honneur aux auteurs de pareille tentative. Je ne cherche nullement à diriger une attaque contre le Gouvernement, mais à lui faire observer que M. Chamberlin a catégoriquement informé les ministres que si l'on faisait ces changements, il refuserait de se charger de l'exploitation du réseau; jamais il ne s'est départi de cette attitude, et on a opéré ces modifications en dépit de son avis. Signalons quelques changements effectués à l'est de Cochrane:

Au mille 175, de la station 1,784 à la station 1,817, il y a 2,700 pieds de .45 de pente, contre le trafic destiné à l'est, au lieu de 4-10.

M. AMES: A quel document l'honorable député emprunte-t-il cette citation?

M. GRAHAM: Je l'emprunte à un exposé que j'ai formulé ici même, l'an dernier, et qui s'appuie sur l'examen des profils tracés par un éminent ingénieur:

Suivant 1,000 pieds de niveau et, immédiatement 1,300 pieds de 3-10 de pente contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une autre augmentation distincte dans la pente. Au mille 177, station 1,875 à 1,889, il y a 1,400 pieds de 3-10 contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une augmentation de pente sensible.

A la station 1,928 à 1,936, il y a 800 pieds où les 4-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest ont été portés à .76, soit une augmentation réelle de 100 p. 100; ces 800 pieds s'ajoutent aux 1,600 de 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest. Au mille 179 il y a une voie d'évitement. On a fait quelques légères modifications à ce point, mais elles n'ont aucune importance.

Au mille 180, station 2,024 à 2,039, il y a un espace de 1,500 pieds où la pente a été élevée de 4-10 à .48 contre le trafic destiné à l'est. Au mille 181, station 2,104 à 2,115, les 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest, ont été élevés de .63, une bagatelle.

Au mille 182, station 2,154 à 2,169, après 1,400 pieds du niveau de la voie, vient immédiattement une augmentation à .75 qui s'étend sur 1,800 pieds contre le trafic destiné à l'est.

C'est une violation véritable de la convention qui augmentera, sans aucun doute, le tarif-marchandises au détriment des manufacturiers de l'est du Canada désireux d'envoyer par cette ligne leur marchandises dans l'ouest.

Il est possible que ce ne soit pas une rampe d'impulsion, car le profil n'indique aucune impulsion suffisante pour compenser un changement de 6-10 à .75 dans la déclivité. Il y a eu au mille 183 plusieurs petits changements apportés au plan original; on y a placé entre autres des contre-arcs. Au mille 184 de la station 2,261 à 2,265, à la suite d'une distance de 400 pieds de terrain plan, il y a un niveau élevé de 6-10 à 8-10 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest. Au mille 185, à la suite de 1,300 pieds d'une pente de .31 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest, où a été à 8-10 une pente longue de 800 pieds. Au mille 187, de section 2,385 à 2,401, une pente

de 4-10 contre le trafic qui se dirige vers l'est a été élevé à .42 sur 1,600 pieds.

Cela montre qu'il semblait y avoir un désir de changer un peu la pente. On ne pourrait pas économiser un liard avec un changement si minime.

Au mille 188, de station 2,471 à 2,475, il y a un niveau d'un plus de 500 pieds suivi de 1,475 et la pente a été élevé de 6-10 à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Aux milles 190 et 191, de station 2,594 à 2,616, il y a 2,200 pieds de 4-10 élevé à 7-10 contre le trafic allant à l'est. Au mille 193, station 2,720 à 2,741, il y a 2,100 pieds de 4-10 élevé à .62 contre le trafic allant à l'est et à la station 2,751, il y a 1,000 pieds de 6-10 élevé à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Au mille 194, station 2,760 à 2,770, la pente a été élevée contre le trafic allant à l'est à 6-10. Au mille 196, station 2,880 à 2,900, à la suite de 1,600 pieds de voie à peu près plane, on rencontre 1,500 où on a élevé la pente de 6-10 à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Aux milles 197 à 199, on a placé des flèches, tel que dit plus haut, apparemment pour sauver quelques voyages de remblai, sans aucun égard pour l'apparence du chemin. Au mille 200, station 3,090 à 3,110 après 2,000 pieds de pente de 4-10 contre le trafic qui va vers l'ouest, la pente devient soudain de 8-10 contre le trafic vers l'ouest et sur une distance de 2,000 pieds. Au mille 202, station 3,225 à 3,240 il y a une pente qui autrefois de 4-10 sur une distance de 1,500; contre le trafic qui va vers l'ouest a été portée à .51.

Ces changements à l'ouest de Cochrane ont été faits malgré les protestations du président du Grand-Tronc-Pacifique et après un avis disant que, si les changements étaient faits, la ligne ne serait pas acceptée par la compagnie.

J'arrive ensuite aux changements effectués à l'est de Cochrane et qui ont une influence matérielle sur les villes de Québec, Saint-Jean et Halifax, je le dis sans crainte d'être contredit. Je répète en présence du ministre de la Marine et des Pêcheries ce que j'ai dit quand il était absent: le ministre de la Marine et des Pêcheries à Saint-Jean, le premier ministre à Halifax et le directeur général des Postes à Québec se placent sur un terrain très dangereux, s'ils permettent de faire ces changements ou de les laisser tels qu'ils sont effectués dans l'établissement des pentes de la voie, à partir de Winnipeg vers l'est, parce que M. Chamberlin dit que s'ils sont laissés tels quels, il n'acceptera pas la ligne. S'il l'accepte, l'avis général des autorités les plus compétentes est qu'il ne pourra pas transporter autant de tonnage par train, qu'il l'aurait fait si la pente avait été maintenue à son type primitif. Si cette assertion se vérifie, Saint-Jean retirera peu de profits du Grand-Tronc-Pacifique; Halifax n'en retirera pas davantage, et les bénéfices que compte en retirer Québec seront bien diminués par l'établissement de ces rampes. Si c'est possible que la facilité de traction se trouve

[M. Graham.]

diminuée, ne serait-ce pas une bonne précaution pour ces trois membres du Gouvernement, qui représentent les grands ports océaniques, d'insister afin que ce doute disparaisse et que l'on supprime tout ce qui pourrait empêcher le Grand-Tronc-Pacifique d'alimenter le trafic de nos grands ports canadiens et d'en recevoir du fret. C'est une question de bon sens et je crois que cela se fera sous peu, si je connais bien le tempérament des habitants de ces villes lorsqu'ils se rendront compte de la situation que j'espère pouvoir faire connaître au Gouvernement.

Passons aux changements faits à l'est de Cochrane. Mes honorables amis peuvent rire, mais la situation n'est pas très risible. Il s'agit d'une convention faite avec une compagnie et en vertu de laquelle le Canada dépense $181,000,000 pour contribuer au développement de nos grands ports. La violation de cette convention n'est pas une petite affaire, surtout lorsque le président de la compagnie d'exploitation déclare qu'il n'acceptera pas la ligne si ces rampes sont construites maintenant.

Voici les changements effectués à l'est de Cochrane:

Au mille 86, ce qui était, à l'origine, désigné comme étant une pente de 4-10 p. 100, a été élevé à une pente de 6-10 p. 100. Au mille 90, station 1,545 à 1,660, autre élévation de pente, 1,500 pieds de .56 contre le trafic de l'est, au lieu de 4-10, tel qu'arrêté par les instructions primitives, et à la station 1,694, il ya 600 pieds de 2.53 de pente, au lieu de 4-10 contre le trafic de l'est.

Le premier de tous les changements faits à l'est de Cochrane est au détriment du trafic dans la direction de l'est et par conséquent au détriment des villes de Québec, Saint-Jean et Halifax.

Au mille 93, il y a 2,000 pieds où on a introduit un léger affaissement de pente, sans raison apparente, si ce n'est celle de l'introduire.

Au mille 96, station 2,160 à 2,172, il y a un niveau de 1,200 pieds, puis 2,000 pieds de 1 p. 100 de pente, au lieu de 6-10 contre le trafic dirigé vers l'ouest espéré à l'origine, suivi par une légère dépression de terrain.

Je pourrais en dire autant dans le cas de 86. Je demande au personnel lui-même, s'il étudie avec soin les tracés, de dire s'il ne trouvera pas à un ou deux endroits, une pente où l'on n'a pas cherché à compenser par la rapidité d'inclinaison de cette pente. Je ne puis dire à quel mille cela s'applique.

Au mille 101, station 2,226 à 2,233, il y a 700 pieds de pente, puis 1,300 pieds de .84 de pente contre le trafic destiné à l'ouest, au lieu de 6-10. Cette pente se développe sur 3,300 pieds de 6-10 dans le cas d'un niveau de 700 pieds, on peut espérer qu'un train entier peut atteindre une vitesse suffisante, non seulement pour monter 1,300 pieds de .84 de pente, mais encore pour parcourir sans difficulté de pente, un espace de 3,300 pieds de 6-10.

Et je déclare ici qu'un train de wagons vides, ramené rapidement à Winnipeg et dans l'Ouest pour charger du grain, pourrait rester en panne sur cette pente dans les meilleures conditions.

Ici encore, avant le commencement de ces 6-10 de pente, se continue une pente de .84 pour 1,300 pieds, de telle sorte que l'intention primitive que le train n'ait qu'à monter cette pente de 6-10 disparaît complètement et la raison qu'on invoque en disant qu'il y aura une grande diminution de vitesse, s'appliquera à cette pente aussi bien qu'à l'autre.

Dans le cas de l'entreprise 14, au mille 65 il y a 1,400 pieds de pente contre le trafic destiné à l'ouest; puis un espace de 2,200 pieds qui s'élève de 6-10 à .73, courait sur une longueur de 6-10. On peut invoquer encore ici l'argument quant à la vitesse qu'un train doit atteindre lorsqu'il arrive à ces 7-10 de pente, pour monter ces 2,200 pieds et aussi la distance supplémentaire de 6-10 de pente.

Au mille 175, de la station 1,784 à la station 1,817, il y a 2,700 pieds de .45 de pente, contre le trafic destiné à l'est, au lieu de 4-10. Suivant 1,000 pieds de niveau et, immédiatement 1,300 pieds de 3-10 de pente contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une autre augmentation distincte dans la pente.

Au mille 177, station 1,875 à 1,889, il y a 1,400 pieds de 3-10 contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une augmentation de pente sensible.

A la station 1,928 à 1,936, il y a 800 pieds où les 4-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest ont été portés à .76, soit une augmentation réelle de 100 p. 100; ces 800 pieds s'ajoutent aux 1,600 de 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest. Au mille 179 il y a une voie d'évitement. On a fait quelques légères modifications à ce point, mais elles n'ont aucune importance.

Au mille 180, station 2,024 à 2,039, il y a un espace de 1,500 pieds où la pente a été élevé de 4-10 à .48 contre le trafic destiné à l'est. Au mille 181, station 2,104 à 2,115, les 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest, ont été élevés de .63, une bagatelle. Au mille 182, station 2,154 à 2,169, après 1,400 pieds du niveau de la voie, vient immédiatement une augmentation à .75 qui s'étend sur 1,800 pieds contre le trafic destiné à l'est. Il est possible que ce ne soit pas une rampe d'impulsion, car le profil n'indique aucune impulsion suffisante pour compenser un changement de 6-10 à .75 dans la déclivité. Il y a eu au mille 183 plusieurs petits changements apportés au plan original; on y a placé entre autres des contre-arcs. Au mille 184, de la station 2,261 à 2,265, à la suite d'une distance de 400 pieds de terrain plan, il y a un niveau élevé de 6-10 à 8-10 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest. Au mille 185, à la suite de 1,300 pieds d'une pente de .31 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest, où a été à 7-10 une pente longue de 800 pieds. Au mille 187, de station 2,385 à 2,401, une pente de 4-10 contre le trafic qui se dirige vers l'est a été élevé à 42 sur 1,600 pieds.

Au mille 188, de station 2,471 à 2,475, il y a un niveau d'un plus de 500 pieds suivi de 1,475 et la pente a été élevé de 6-10 à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Aux milles 190 et 191, de station 2,594 à 2,616, il y a 2,200 pieds de 4-10 élevé à 7-10 contre le trafic allant à l'est. Au mille 193, station 2,720 à 2,741, il y a 2,100 pieds de 4-10 élevé à .62 contre le trafic allant à l'est et à la station 2,751, il y a 1,000 pieds de 6-10 élevé à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Au mille 194, station 2,760 à 2,770, la pente a été élevée contre le trafic allant à l'est à 6-10. Au mille 196, station 2,880 à 2,900, à la suite de 1,600 pieds de voie à peu près plane, on rencontre 1,500 où on a élevé la pente de 6-10 à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Aux milles 197 à 199, on a placé des flèches, tel que dit plus haut, apparemment pour sauver quelques voyages de remblai, sans aucun égard pour l'apparence du chemin. Au mille 200, station 3,090 à 3,110 après 2,000 pieds de pente de 4-10 contre le trafic qui va vers l'ouest, la pente devient soudain de 8-10 contre le trafic vers l'ouest et sur une distance de 2,000 pieds. Au mille 202, station 3,225 à 3,240 il y a une pente qui autrefois de 4-10 sur une distance de 1,500; contre le trafic qui va vers l'ouest a été portée à .51.

Je constate que les rampes suivantes ont été modifiées à l'est de Cochrane dans le district "C", entreprise n° 14.

Au mille 115, les stations 2,996 et 3,000, il y a 400 pieds à niveau suivie de 3,000 pieds de pente de 6-10 contre le trafic vers l'ouest et 1,300 de .49 contre le même trafic. Au mille 125 entre les stations 3,476 et 3,495, autre changement donnant une pente de 6-10, laquelle tout en étant seulement la pente normale d'après l'arrangement, n'en représente pas moins une augmentation sur ce qui avait été décidé à l'origine et est une violation des instructions de l'ingénieur. Au mille 141 entre les stations 4,360 et 4,370 il y a 1,000 pieds d'une pente de 7-10 contre le trafic allant à l'ouest, soit une augmentation sur la pente normale. Puis entre 4,370 et 4,390 il y a une pente de 6-10 sur 2,000 pieds suivie de 1,150 où elle n'est plus que de 4-10 pour augmenter ensuite entre 4,405 et 4,417 à 6-10 sur 1,200 pieds. C'est-à-dire que non seulement le train aura à gravir une augmentation de 1-10 p. 100 de plus que le normal sur une distance de 1,000 pieds, mais qu'il lui faudra prendre son élan sur 2,000 sur une pente de 6,-10. Comme question de fait, sur 5,350 pieds, il montera toujours. Au mille 157, entre 5,194 et 5,206, il y a 1,200 pds pratiquement de niveau, puis une pente de 4-10 sur 2,100 pieds contre le trafic allant vers l'est, et 1,600 pieds d'une pente d'un peu plus de 5-10 contre le trafic allant à l'est, ce qui est encore une augmentation. Au mille 167, la pente de 4-10 devient 5-10 sur une distance de 1,200 au détriment de l'est. Au mille 181, nouveau changement de 7-10 à 8-10 contre le trafic allant à l'ouest. Au mille 189, sur 3,000 pieds, augmentation de 4-10 à 5-10 contre le trafic qui va à l'est. Au mille 101, entre 1,121 et 1,137, il y a 1,600 pieds à niveau, mais à la station 1,145, il y a une pente de 1 pour 100 contre le trafic allant à l'est qui sera obligé pour arriver à une exploitation sûre et prospère, sur le moment ou réduire le volume de ses trains en proportion.

Je tiens à ce que ces chiffres soient publiés de nouveau dans les Débats pour mieux faire comprendre la nature des changements opérés dans les rampes, à l'est et à l'ouest de Cochrane. Ces chiffres ont été relevés sur les profils par un ingénieur compétent. L'an dernier, je n'avais pas fait de relevé distinct, l'un pour l'est et l'autre pour l'ouest, en prenant Cochrane pour

point de départ. Cette question est d'une importance capitale et s'élève au-dessus de toutes les considérations de parti, et les opinions sont partagées; plusieurs des ingénieurs les plus éminents de l'Amérique prétendent que ces rampes ne donnent pas une aussi bonne voie que des rampes réelles de quatre dixièmes et de six dixièmes. Pour dire le moins, il existe des doutes sur la valeur de ces rampes de vitesse et c'est pourquoi je maintiens qu'il est du devoir des représentants d'Halifax, de Québec et de Saint-Jean de faire cesser ces doutes et de faire remplacer les rampes de vitesse par des rampes réelles de quatre dixièmes et de six dixièmes.

M. PELLETIER: L'honorable député a-t-il donné le nom de l'ingénieur qui lui a fourni les chiffres qu'il vient de citer?

M. GRAHAM: L'an dernier, j'ai soumis les profils à M. M. J. Butler et il s'est fait aider dans ce travail. Je ne lui ai pas dit l'usage que j'entendais faire de ce relevé; je lui ai demandé simplement de calculer les rampes et de me communiquer les résultats. Les profils ont aussi été soumis à M. J. B. Berry, un des ingénieurs les plus renommés du continent, et j'ai fait connaître hier à la Chambre son opinion sur la question. C'est moi qui lui ai soumis les profils et qui ai sollicité son opinion. C'est une opinion absolument désintéressée, dont personne ne voudra contester l'autorité.

J'ai dit, il y a un instant, que feu M. Hays et M. Chamberlin, au cours d'un entretien que j'ai eu avec eux il y a quelques années, déclarèrent formellement que la seule manière de faire bénéficier St-Jean et Halifax du Grand-Tronc-Pacifique, comme c'était notre intention, était de construire une ligne, non pas égale, mais supérieure aux meilleurs chemins de fer américains; la supériorité de la voie canadienne devait compenser la différence de la distance entre les ports canadiens et les ports américains. A titre de ministre des Chemins de fer, j'ai insisté pour que le plus haut type fût maintenu, partout où la chose était possible, pour être certain que la ligne rendrait les services que nous en attendions. S'il existe des doutes sur la question de savoir si les rampes de vitesse peuvent diminuer la valeur du Transcontinental, les ministres qui représentent dans le Gouvernement les grands ports de Saint-Jean et d'Halifax ne devraient-ils pas faire disparaître ces doutes? Ne doivent-ils pas cela à eux-mêmes et aux villes qu'ils représentent? Québec, Halifax et Saint-Jean sont les trois grands ports du pays où se concentre tout notre commerce d'importation et d'exportation par la voie de l'Atlantique. Le Gouvernement a raison de dépenser des millions à Québec, à Halifax et à Saint-Jean, pour l'outillage et l'amélioration de ces ports, mais si ces villes ne doivent retirer aucun avantage du Transcontinental national, tout cet argent est dépensé pour l'avantage des autres réseaux et non pour celui de l'Etat. Après avoir dépensé des millions et des millions de dollars, pourquoi courir un risque—pour dire le moins—pour réaliser une économie relativement minime, et que M. Berry estime inférieure au chiffre mentionné par la commission? J'insiste fortement sur ce point, car j'ai des opinions bien arrêtées sur la question; je l'ai discutée à fonds avec feu M. Hays et M. Chamberlin, il y a plusieurs années, et nous sommes arrivés à la conclusion que nos grands ports canadiens ne retireraient aucun avantage de cette entreprise nationale si cette voie ferrée n'était pas de tout premier ordre. J'invite le premier ministre qui représente Halifax, le ministre de la Marine qui représente Saint-Jean et le ministre des Postes qui représente Québec, à bien étudier la question et à ne pas s'en rapporter aux ingénieurs qui prétendent que ce mode de construction est aussi bon qu'un autre, ni même aux ingénieurs qui prétendent que ce mode de construction ne vaut rien. Leur devoir est de faire disparaître les doutes et d'écarter toutes les chances d'erreurs. S'il arrive plus tard que les ports de mer canadiens ne prennent pas toute l'importance désirable, la faute n'en sera pas au mode de construction du Grand-Tronc-Pacifique.

S'il s'agissait d'une simple question de parti politique, je n'abuserais pas ainsi du temps de la Chambre, mais j'ai la conviction que c'est une question d'importance vitale pour le Canada, une question qui ne doit pas être exploitée pour l'avantage d'une province ou d'un parti et au détriment d'une autre province ou d'un autre parti. Nous voulons que le trafic du Canada aille aux ports canadiens et c'est pour cela que le Transcontinental national a été construit. Si, après avoir été mis au courant de la situation, les hommes au pouvoir laissent subsister les doutes qui se sont manifestés et s'il arrive plus tard que les résultats que nous attendions de cette entreprise ne soient pas à la hauteur de nos espérances, il y aura au moins un

homme dans le pays qui n'aura pas de reproche à se faire.

Certains changements ont aussi été opérés dans la ville de Québec et bien que pour le moment ces changements soient de nature à fournir du travail aux ouvriers de cette ville, il y a un point sur lequel je désire appeler l'attention du premier ministre, du ministre de la Marine et du ministre des Postes, qui sont les représentants les plus attitrés de nos trois grands ports nationaux. Les ateliers de Québec ont été installés à plusieurs milles de la ligne principale. L'ancienne commission et l'ancien gouvernement avaient décidé d'ériger une magnifique gare très spacieuse au marché Champlain. La nouvelle gare aura des proportions beaucoup plus modestes et sera construite par le Canadien-Pacifique; le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas d'autre gare que celle-là, dans la ville de Québec. Elle sera construite dans certaines conditions que je ne discuterai pas en ce moment, vu que d'autres députés, représentant la province de Québec, se chargeront de ce soin. Mais ce que je tiens à faire observer aux représentants de nos trois grands ports océaniques, c'est que chaque fois qu'une voiture subira des avaries sur la ligne principale et aura besoin d'être réparée—ce qui arrivera souvent—il faudra l'envoyer aux ateliers de réparations, à plusieurs milles plus loin et la ramener ensuite sur la ligne principale, et toutes les dépenses occasionnées par ce va-et-vient, entre les ateliers et la ligne principale, seront ajoutées aux taux de transport, entre l'Ouest et les ports de Saint-Jean et d'Halifax.

Avec les anciens arrangements, les ateliers de réparations étaient sur la ligne principale et toutes ces dépenses auraient été évitées. Les ateliers de Saint-Malo ne sont pas du tout sur la ligne principale. Ils sont sur une autre ligne et, pour relier ces ateliers à la ligne principale du Transcontinental, il faudra faire de trois choses l'une: ou acquérir le droit de circulation sur une autre ligne et jouer le deuxième violon dans la ville de Québec; ou construire une voie indépendante de quatre ou cinq milles; ou construire un tunnel partant de la gare principale, entre le marché Champlain et le pont, et allant jusqu'aux ateliers de Saint-Malo. Ce sont les trois seules manières de relier les ateliers à la ligne principale. A la page 83 du rapport de la chambre de commerce de Québec, je trouve un discours du premier ministre dans lequel il disait:

> Le terrain choisi en premier lieu à Sainte-Foye sera cependant utilisé; on y installera d'abord de grandes cours dont on aura besoin à cet endroit pour distribuer les voitures sur les différentes lignes. De plus, une grande gare, de belle apparence, a été construite à Sainte-Foye, ainsi qu'un hangar à locomotives à dix-huit compartiments et toutes les constructions nécessaires à l'exploitation de la ligne. Entre le pont de Québec et le marché Champlain, une double voie est presque terminée.

Quelle est cette commission qui prétendait qu'il était illégal de construire une voie double?

> Il y a aussi au Cap-Rouge un raccordement avec le Nord-Canadien qui nous donnera une entrée dans la ville, du côté de la rivière Saint-Charles et que nous utiliserons pendant la construction du tunnel qui doit relier le port avec la nouvelle gare du Palais.

Sur le plan il y a un tunnel, ou il devrait y en avoir un. C'est ce que le premier ministre a promis aux Québecois. L'autre jour, je lui a demandé bien innocemment quel était le coût estimatif de ce tunnel et il m'a répondu: "Ce n'est pas l'habitude de donner le coût estimatif d'une entreprise, avant que les soumissions aient été reçues." J'ai demandé au ministre des Chemins de fer et des Canaux si les ateliers et la gare étaient sur la ligne principale et sa réponse a été: "Oui, quand la ligne sera terminée". Tout cela veut dire qu'il faudra construire un tunnel.

Maintenant, je demande au ministre des Postes de regarder ce plan et de voir si le tunnel n'en a pas été complètement effacé. A l'endroit où l'on voit cette tache jaune, il y avait une ligne rouge et le mot "tunnel", mais sur la carte que l'on m'a communiquée, tout cela est effacé. Je vais expliquer à la Chambre pourquoi on a agi ainsi. Je communiquerai à l'honorable ministre des Postes un autre plan, sur lequel les lignes en question n'ont pas été effacées. Il est si évident que de simples amateurs ont joué avec ces plans, que le ministre des Postes devrait faire voir celui-ci à ses collègues et leur demander ce qu'ils ont fait du tunnel. Une partie des ministres dit qu'il y aura un tunnel à Québec et l'autre partie dit qu'il n'y en aura pas. La commission du Transcontinental national déclare qu'il n'y en aura pas, le premier ministre déclare qu'il y en aura un; le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux a aussi déclaré l'autre jour qu'il y en aura un. J'ai demandé un état indiquant la différence entre le coût estimatif, d'après le premier plan et le coût estimatif d'après le plan actuel et je vais donner lecture des chiffres qui m'ont été communi-

qués. La Chambre verra qu'il n'est pas question d'un tunnel dans ces calculs. Pourquoi le tunnel est-il effacé sur ce plan? Uniquement pour faire croire au public que l'exécution du nouveau plan coûtera un million de dollars de moins, tandis qu'en réalité, elle coûtera deux millions de dollars de plus.

Le Gouvernement et la commission qui vont construire le chemin de fer Transcontinental national, qui vont se montrer plus économes que ne l'a été l'ancienne administration et qui l'ont accusée d'extravagance outrée, se proposent de dépenser à l'exécution de cette entreprise plus d'argent que leurs prédécesseurs en ont consacré à cette fin.

M. PELLETIER: L'honorable député me fait voir un plan où le mot "tunnel" est biffé. Je constate aussi que dans le même plan on a rayé également les mots "ateliers de Saint-Malo". Quoiqu'il en soit, ces ateliers sont maintenant en voie de construction et six cents hommes travaillent à ces travaux.

M. GRAHAM: C'est précisément ce que je dis; en dépit des conclusions auxquelles cette commission en est arrivée, on construit ces ateliers. Je dis que ces plans m'ont été remis par ce Gouvernement ou ses fonctionnaires; que, dans un de ces plans, le tunnel est biffé et que, dans l'autre, on raye les ateliers.

M. PELLETIER: Non, tous les deux sont biffés.

M. GRAHAM: Pourquoi?

M. PELLETIER: Que l'honorable député s'adresse à ceux qui les ont biffés. Je sais simplement que les travaux se poursuivent et que cela vaut mieux que de simples paroles prononcées à l'occasion de tous plans qu'on peut exhiber.

M. GRAHAM: Je connais ce détail et je me plains, non parce que le travail se poursuit, mais parce des plans m'ont été donnés à seule fin de prouver l'exactitude de l'état qu'on me remettait. Ces cartes ne sont pas exactes. Cela n'est pas juste. Je vais lire le rapport qu'on m'a fait, sous forme de tableau, et j'y appelle l'attention de l'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux. Je demande à l'honorable directeur général des Postes d'écouter, parce qu'il est au fait de ce qui se passe. Voici ce que je recommande à l'attention:

[M. Graham.]

Coût estimatif de la gare terminus de Québec, d'après le projet en voie d'exécution.	
Coût du travail fait et droit de passage acquis de la compagnie du pont de Québec, de la Pointe-à-Pizeau au pont de Québec (y compris le matériel de la voie).	$287,169 90
Coût des rampes, jusqu'à date, du pont de Québec au marché Champlain	543,000 00
Coût estimatif du parachèvement des rampes, du pont de Québec au marché Champlain	57,000 00
Coût du matériel de la voie, de la Pointe-à-Pizeau au marché Champlain	40,000 00
Coût du terrain, de la Pointe-à-Pézeau au marché Champlain (inclus jusqu'à la ligne d'eau profonde)	1,368,050 00
Coût estimatif de la gare terminus au marché Champlain	60,000 00
Total	$2,355,219 90
Gare commune.	
Coût estimatif de la gare commune pour laquelle le Gouvernement acquitte un loyer annuel représentant une somme égale à 2¼ p. 100:	
Immeuble du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Québec.	$3,300,000 00
Terrains supplémentaires devant être achetés pour la gare commune	800,000 00
Garesterminus et cours devant être construites par le chemin de fer Canadien du Pacifique	1,500,000 00
Total	$5,700,000 00
Intérêt annuel, $128,250, capitalisé à 4p. 100	2,206,250 00
Terrains et droit de passage	285,780 10
Total	$5,847,250 00

Mes honorables amis peuvent-ils voir maintenant pourquoi on a rayé le tunnel sur ce plan? Je pose cette question, parce que cet état ne nous renseigne aucunement sur ce point. L'état que la commission a fourni du coût de la convention présente place les ateliers du Transcontinental à des milles de distance de la ligne principale. Mais cet état n'est pas exact, car le premier ministre a dit que le Gouvernement construirait le tunnel en question, ce que le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux a déclaré également. Je comprends que cette donnée se trouve au plan. Pourquoi n'a-t-on pas mentionné ce fait dans l'état qu'on m'a fourni?

Cet état contient une autre erreur dans le but d'abaisser le coût au-dessous du coût indiqué dans l'ancien plan. L'intérêt annuel de $128,250, capitalisé à 4 p. 100, donne $3,206,250. Pourquoi le capitaliser à 4 p. 100, puisque le chemin de fer Transcontinental ne paiera que 3 p. 100? C'est là

réduire le montant en jeu d'environ un million de dollars. Tenant ce montant de $128,250 pour convenable, nous savons que le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera jamais 4 p. 100, puisqu'il ne peut acquitter plus de 3 p. 100; donc, son capital devrait représenter, en vérité, $1,000,000 de plus que le chiffre indiqué. S'il nous faut payer sur ce montant un intérêt de 3 p. 100, le coût, non compris le tunnel, est aussi élevé que l'est celui indiqué à l'ancien plan avec les ateliers sur la ligne principale du Transcontinental.

Je veux établir d'autres aspects de la question. Je puis faire observer, en passant, qu'il est très difficile de connaître tous ces détails, si j'en crois la nature des renseignements qu'on m'a communiqués. Je veux établir, à la satisfaction du premier ministre et à celle du directeur général des Postes, qu'il existe quelque part un sentiment défavorable au tunnel de Québec. Les plans qu'on m'a fournis et les états qu'on m'a donnés n'établissent le moindre rapport entre le chemin de fer Transcontinental et ses propres ateliers, ni avec la gare Union du Canadien-Pacifique.

Si nous prenons les chiffres exacts, nous trouvons que la capitalisation à 4 p. 100 donne $3,206,250. Le montant capitalisé dépasserait $4,000,000. D'après les calculs les moins élevés, le tunnel coûtera $1,500,000, au moins, car il devra être double. L'exécution de l'ancien projet coûterait $6,406,-152, tandis que celle du nouveau entraînera une dépense de $8,416,000, et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique tiendra le second rôle vis-à-vis des autres compagnies, dans la ville de Québec.

Monsieur l'Orateur, je conclus. J'ai discuté cette question, en me plaçant à un point de vue plus élevé que ne l'est celui des partis. Je l'ai débattue dans le dessein surtout de faire voir que ce rapport est inexact quant aux faits qu'il rapporte et quant aux conclusions principales qu'il indique. Je me suis efforcé d'établir que ceux qui composaient cette commission avaient des vues personnelles arrêtées, en ce qui concerne le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, longtemps avant de faire partie de cette commission. J'ai fait voir qu'un des commissaires était ennemi de la politique et un autre adversaire du projet arrêté. J'ai prouvé qu'ils ne possédaient aucune des qualités requises, peu importent leurs autres aptitudes, pour mener à bien et d'une façon indépendante une enquête sur la construction du Transcontinental.

J'ai essayé d'établir que le Gouvernement du Canada n'agira pas d'après les conclusion auxquelles la commission en est arrivée, puisque, chaque jour qui marque son existence, le Gouvernement du Canada va à l'encontre des principales conclusions de la commission. Aussi consciensieusement que je pouvais le faire, et avec toute l'énergie que je possédais, j'ai voulu signaler, particulièrement aux représentants d'Halifax, de Saint-Jean (N.-B.) et de Québec, les avantages que peuvent retirer ces grands ports canadiens, si ces honorables députés comprennent l'importance qu'il y a de rétablir le niveau élevé du Transcontinental, et cela immédiatement.

Aussi fidèlement que je pouvais le faire et, en toute justice et équité, j'ai essayé de mettre le Gouvernement en garde et je l'ai engagé à repousser cette attaque dirigée contre le Grand-Tronc-Pacifique directement, et indirectement contre nos grandes entreprises canadiennes. J'ai insisté et j'insiste, à nouveau, pour que le premier ministre s'élève à la hauteur de la situation et pour ce qui se rapporte à cette attaque contre cette grande entreprise, il dénonce ce rapport comme inexact, ce qu'il est et ce pour quoi le tiennent tous ceux qui l'ont étudié. J'ai dit que les industries et les entreprises légitimes du Canada reposent sur une base solide, et que les grands capitalistes de l'univers n'ont pas raison d'hésiter à continuer de risquer leur argent au Canada.

J'ai essayé, faiblement peut-être, de dire au pays et aux capitalistes du monde entier que les habitants du Canada ne le cèdent à ceux d'aucun autre pays de l'univers au point de vue de l'honnêteté, de l'industrie et des aptitudes. Il y va de l'intérêt du Canada plutôt que de celui d'un parti; il importe au grand œuvre qui concerne tout homme, toute femme, tout enfant du Canada; il est de l'intérêt de l'empire britannique lui-même qu'on ne fasse rien qui soit de nature à affaiblir la confiance qui règne entre la mère patrie et les jeunes colonies autonomes d'outre-mer.

Monsieur l'Orateur, c'est dans l'espoir que le premier ministre du Canada va s'élever au-dessus des considérations de parti; c'est dans l'attente qu'il répudiera un rapport qui affecte notre bien-être national et notre position financière, à l'heure présente, que j'en appelle encore à mon très honorable ami.

J'ai parlé, animé par des motifs longtemps mûris; j'ai discouru longuement, j'ai

consacré beaucoup d'énergie et de temps à l'étude de cette question et, au cours des années à venir, si Saint-Jean, si Halifax, si Québec, si l'est du Canada ne retirent pas les avantages qu'ils sont en droit d'espérer de cette vaste entreprise, alors le représentant de Renfrew-sud aura la conscience en paix, sachant qu'il a fait son devoir en avertissant la population de ce pays, les membres du Gouvernement et les représentants des divisions intéressées de ce qu'il croit honnêtement devoir être un résultat déplorable de cette affaire.

Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur, je propose, appuyé par M. Pugsley:

Que le rapport des commissaires nommés par le Gouvernement au fins de faire une enquête sur la construction du chemin de fer Transcontinental national porte tellement la marque intentionnelle de parti-pris, et est si propre à induire en erreur, qu'il ne peut en aucune manière inspirer de confiance; que le but manifeste des dits commissaires a été de présenter les choses sous un faux jour pour des fins de parti plutôt que de faire une enquête dans l'intérêt public, sans égard aux graves conséquences qui pourraient en résulter pour le pays ou pour cette grande entreprise nationale; et que, tant à cause de la nomination de ces commissaires que pour avoir accepté et endossé leur rapport, le Gouvernement mérite d'être sévèrement censuré par cette Chambre.

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

Reprise de la séance.

M. W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord): Monsieur l'Orateur, je dirai, dès le début des observations que je vais faire, que les honorables membres de la Chambre apprendront tous avec plaisir que je ne me propose pas de prendre le quart du temps que l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a consacré à défendre l'ancienne administration et à attaquer le rapport de la commission qui est maintenant soumis à la Chambre.

Si je me rappelle bien, il a commencé par dire que le rapport est manifestement marqué au coin de la partialité et de l'injustice, et qu'on ne saurait le lire sans en venir à la conclusion qu'il a été conçu dans l'intérêt d'un parti politique. Il est même allé jusqu'à affirmer que le rapport respire l'esprit de parti et la partialité au point que des députés ministériels et même certains membres du cabinet n'y ajoutent plus foi, maintenant qu'ils l'ont lu. Dans ce cas, je ne m'explique pas que l'honorable député ait cru devoir consacrer huit longues heures à la critique de ce document et à la défense de l'ancien gouvernement. Au cours de sa carrière politique, jamais le représentant de Renfrew-sud, je ne crains pas de l'affirmer, n'a préparé de discours avec autant de soin que celui qu'il vient de terminer.

Je tiens à le féliciter de l'endurance physique dont il a fait montre, mais je ne sais s'il y a lieu de lui faire compliment de la teneur de son discours. A en juger par la longueur, ce discours me paraît avoir pour objet de semer la confusion dans les esprits plutôt que d'élucider la question. Ce que les gens tiennent à savoir, c'est: premièrement, l'objet de ce chemin de fer; deuxièmement, ce qu'il devait coûter, au dire du gouvernement de l'époque; troisièmement, ce qu'il a coûté; quatrièmement, les causes auxquelles il faut en attribuer le coût excessif, et, enfin, si le chemin de fer a rempli le but qui lui avait été assigné. Quand nous aurons la réponse à ces cinq questions, nous saurons si le rapport est impartial et si l'ancien gouvernement a rempli ses promesses. Voyons quel était l'objet de ce chemin de fer.

Lorsqu'il déposa son projet à la Chambre, sir Wilfrid Laurier déclara que la construction du Transcontinental national avait pour objet principal le transport des marchandises de l'est à l'ouest et vice versa; autrement dit, l'entreprise devait coûter assez peu pour améliorer la situation de l'ouest en matière de transport, pour réduire le coût du transport des marchandises au plus bas chiffre possible. Bref, ce chemin de fer devait être le régulateur des taux de transport entre l'est et l'ouest. C'est parce qu'elle crut à cette déclaration et à ce principe que la population approuva la construction d'un Transcontinental national.

Le parti conservateur ne s'est jamais opposé à la construction d'un tel chemin de fer; tout en critiquant la façon dont on s'y prenait pour atteindre ce but, il reconnaissait qu'il y avait lieu de doter le pays d'une deuxième ligne transcontinentale.

Je traiterai la question à deux points de vue. Je commencerai par faire voir que le gouvernement libéral soutenait dans le temps qu'il n'en coûterait pas plus de $13,000,000 pour construire ce chemin de fer; je me rappelle fort bien que le premier ministre donnait alors à entendre que l'écart entre ce que nous aurions à payer et

ce qui nous reviendrait plus tard ne serait que de $13,000,000. Tel est le premier aspect de la question dont je me propose d'aborder l'examen. Comme il s'agit de choses qui se sont passées il y a dix ans, je me reporterai aux Débats pour faire voir quelles raisons on invoquait alors pour induire les gens à agréer le projet du Transcontinental national.

Le 30 juillet 1903 (voir page 7907 des Débats de cette année-là, sir Wilfrid Laurier tenait ce langage:

Donc,—et je prie toute la députation de vouloir bien le remarquer—le Gouvernement construira le chemin de fer de Moncton à Winnipeg sans qu'il en coûte un sou au pays, sauf l'intérêt pendant quelques années, détail sur lequel je reviendrai plus tard. Nous avancerons les fonds et nous paierons l'intérêt qui nous sera remboursé; nous donnerons d'une main et nous recevrons de l'autre.

J'admets volontiers que le chef du gouvernement de l'époque entendait par là que le pays devait recevoir 3 p. 100 du coût de la construction de la division de l'est de ce chemin de fer, et qu'à l'expiration des sept premières années nous percevrions un loyer équivalant à 3 p. 100 du capital placé dans l'entreprise; mais que l'intérêt à payer pendant les sept premières années représenterait une dépense de $13,000,000. Voilà sur quoi il se fondait pour déclarer que la construction du Transcontinental national ne coûterait pas plus de $13,000,000.

Je vois, page 7924 des Débats de la même année, que sir Wilfrid Laurier ajoutait:

Du chef de l'établissement de cette ligne de chemin de fer entre Moncton et l'océan Pacifique, le Gouvernement n'aura à payer que $12,000,000 ou $13,000,000—pas un sou de plus. Or, en 1903, qu'est-ce que représente la somme de $13,000,000? A peu près l'excédent du chiffre de nos recettes sur celui de nos dépenses; le surplus de cette année suffira à solder le coût de ce chemin de fer.

Et plus loin, page 7928:

L'aide promise et qui, sous l'empire de ce contrat, sera accordée au Grand-Tronc-Pacifique n'excédera pas ou n'excédera guère $13,000,000. Monsieur l'Orateur, il me semble que dans ces circonstances j'ai droit d'espérer que la Chambre ratifiera avec empressement, avec joie, le contrat que j'ai l'honneur de déposer sur le bureau.

L'honorable M. Fielding prit ensuite la parole. Je m'abstiendrai de donner lecture de ses observations sur ce point, car elles sont trop longues. Qu'il me suffise de dire qu'il se borna à corroborer les assertions de sir Wilfrid Laurier. Le compte rendu que le "Globe" publia de son discours se terminait comme suit:

Lorsque M. Fielding reprit sa place à 11.20 heures, après avoir gardé la parole pendant près de quatre heures, les applaudissements éclatèrent dans la Chambre.

Ces déclarations ayant été faites devant le Parlement, la population avait lieu de compter que le coût total du Transcontinental national serait de $13,000,000. Ces assertions, on eut soin de les insérer dans la brochure électorale, revue et corrigée avec soin, que le parti libéral fit répandre à profusion en 1904. Je me la rappelle bien cette brochure, car, en 1904, combattre le projet du Transcontinental lancé par le gouvernement c'était se heurter à un mur de pierre. En tête de certaine page, on voyait imprimé en gros caractères noirs:

Un Transcontinental au prix de $13,000,000. Il est certain, incontestable, que la construction de ce chemin de fer ne coûtera pas plus de $13,000,000 au pays.

Je tiens à la main un numéro, publié en 1904, du "Owen Sound Advertiser", organe des libéraux de mon comté; j'y trouve le compte rendu d'un discours de l'honorable A. G. MacKay, qui fit partie du cabinet provincial à titre de ministre des terres de la couronne et fut plus tard chef de l'opposition à l'assemblée législative d'Ontario. Voyons ce que celui-là disait alors à mes commettants:

Il traita de façon heureuse la question du Grand-Tronc-Pacifique, faisant voir quels seraient les résultats de l'exploitation de ce chemin de fer par les soins de l'Etat. Qu'est-ce, demande-t-il ensuite, qu'une dépense de $13,500,000 quand il s'agit de l'établissement d'un chemin de fer de colonisation destiné à livrer à l'exploitation un territoire de 16,000,000 de milles carrés couvert de forêts d'épinette dont la valeur doviendra ainsi plus grande? L'argent nécessaire, on peut l'emprunter à 3 p. 100 en Angleterre, et comme la compagnie versera à la caisse de l'Etat un équivalent de 3 p. 100 sous forme de loyer, le Gouvernement n'a, en somme, qu'à encaisser ce qu'il recevra de la compagnie et à payer l'intérêt. L'entreprise n'est donc ni difficile ni coûteuse.

Quelque sens que l'on attribue au langage que le chef actuel de l'opposition tenait alors à la Chambre, j'ai donc pleine raison de dire que les gens étaient convaincus qu'il suffirait d'une dépense de $13,000,000 pour doter le pays d'un Transcontinental national. Prenant le très honorable député au mot, je vais mettre le sens qu'il donne aujourd'hui à ses paroles en regard des faits et des résultats que l'on constate aujourd'hui. Je baserai mes calculs sur l'intérêt au taux de 4 p. 100, et je dirai pourquoi.

Je me suis donné la peine de demander au ministère des Finances quel était le

taux de l'intérêt que nous avons payé à l'égard de toute la partie de la dette nationale que l'on a acquittée au cours des dix dernières années, quel est le taux de l'intérêt de la partie de la dette qu'il faudra acquitter d'ici à dix ans, ainsi que le taux de l'intérêt des $25,000,000 que nous empruntions l'autre jour. On admettra que j'ai pris le bon moyen d'aller au fond des choses. Or, quels sont les faits? Voici ce que j'ai demandé:

Quel a été le taux moyen de l'intérêt de la partie de la dette publique qui est devenue exigible au cours des dix dernières années?

3.82, m'a-t-on répondu: nous dirons 3.83.

Quel est le taux moyen de l'intérêt de la partie de la dette publique qui deviendra exigible au cours des dix prochaines années, et quel est le chiffre de cette partie de la dette?

3.74, m'a-t-on répondu: mais nous dirons 3.75. Notre dernier emprunt de $25,000,000, nous l'avons fait sur des obligations portant intérêt à 4 pour 100; mais comme ces obligations se sont vendues à 99 et non au pair, il se trouve que le taux de l'intérêt excède 4 pour 100. Le ministère des Finances m'apprend que la commission, le courtage et les frais d'emprunt représentent .23 p. 100; si l'on ajoute ce .23 p. 100 au taux de 3.83, on verra que le taux de l'intérêt des emprunts devenus exigibles au cours des dix dernières années a été de 4.06 p. 100. Si l'on ajoute .23 p. 100 à l'intérêt de la partie de la dette publique qui deviendra exigible au cours des dix prochaines années, on voit que le taux de l'intérêt est de 3.98, et que l'emprunt que nous venons de négocier nous coûte 4.25, y compris les .23 p. 100 que représentent le courtage et la commission.

Le coût des trois emprunts, les $27,000,000 qui arrivent à maturité, les $38,000,000 qui sont arrivés à maturité au cours des derniers dix ans, et les $25,000,000 que nous venons d'emprunter sont à une moyenne de 4 1/10 pour cent. De sorte qu'en calculant le coût du chemin de fer Transcontinental national j'ai le droit de dire qu'il nous revient à quatre pour cent. Si nous avions l'argent nous pourrions payer une partie de notre dette nationale et épargner 4 pour cent; mais nous n'avons pas d'argent et nous devons payer 4 p. 100 pour nous en procurer.

Suivant le rapport de la commission, ce qui n'est pas démenti par l'honorable député de Renfrew-sud, le coût du Transcontinental, avec les intérêts capitalisés jusqu'à date de son complet parachèvement, sera de $181,000,000. Je l'avais évalué à $180,000,000 avant la révision de ces chiffres. Au cours des sept premières années, comme nous le savons tous, nous faisons à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique un don absolu et complet des intérêts sur $180,000,000, ce qui, capitalisé à 4 p. 100, revient à $56,867,000. En plus nous payons l'intérêt des obligations sur une partie du coût de la section des montagnes, à 4 p. 100, pendant sept ans, ce qui est un autre don direct de $13,473,000. Ensuite, à cause d'une gaffe de l'ancienne administration dans la rédaction du contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique, nous sommes forcés de supporter une nouvelle dépense dans le placement des obligations de la section de l'ouest, qui, en dépit des efforts du ministre des Finances, s'élèvera à $10,000,000. A la fin de la période de dix ans, nous recevrons 3 p. 100 sur $180,000,000 alors que nous paierons 4 p. 100. Si vous capitalisez cette différence de 1 p. 100 sur le coût du chemin de fer—parce que nous ne recevons que 3 p. 100 de loyer—vous avez encore $45,000,000. Que veut dire tout cela? Cela veut dire qu'au lieu des $13,000,000 que ce chemin de fer devait coûter au pays, d'après les affirmations du chef actuel de l'opposition, ce montant est aujourd'hui de $125,000,000 sur la base qu'il a établie lui-même. Je défie tout membre de l'autre côté de la Chambre de dire que ces chiffres ne sont pas exacts. $125,000,000 est le montant du cadeau que nous faisons à cette compagnie, ne recevant rien en retour et n'ayant aucun recours contre la compagnie.

J'espère que les honorables messieurs remarqueront que ce montant ne représente pas le coût du chemin de fer; c'est le chiffre de ce que l'honorable député de Renfrew-sud a appelé le bonus ou la subvention. Avez-vous jamais entendu parler de bonus ou de subvention quand les honorables messieurs de l'opposition se sont présentés devant le pays en 1903? Dans le temps, ont-ils dit au peuple qu'ils voulaient faire à la compagnie un cadeau de $125,000,000 ? L'honorable député a déclaré qu'il considérait cela comme un bonus ou une subvention à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. D'après son propre raisonnement, nous avons une subvention de $125,000,000 pour 1,800 milles de chemin de fer, soit $75,000 par mille. Les honorables messieurs verront par là que l'honorable député n'est pas franc; il n'avait pas calculé cela; il n'a pas pensé à ce qu'il disait quand il a dit que nous donnions cet intérêt à titre de subvention à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-

Pacifique. Il ne savait pas qu'il disait au peuple du Canada que nous donnions une subvention de $75,000 par mille après avoir construit le chemin de fer nous-mêmes.

Je me propose maintenant d'étudier le coût du chemin de fer. Afin qu'il n'y ait pas d'erreur possible, je vais de nouveau citer le journal des Débats. Le premier ministre d'alors (sir Wilfrid Laurier) déclara ce qui suit dans la Chambre:

Il est de notre devoir de pourvoir immédiatement à des moyens par lesquels ces nouveaux colons pourront, au plus bas prix, trouver pour leurs produits un débouché sur l'océan.

"Au plus bas prix", c'est ce qui résout la question. Si ces moyens ne sont pas obtenus au plus bas prix, vous ne pouvez atteindre le volume du commerce; si les taux sont trop élevés, vous ne pouvez obtenir de trafic. Ce mode de transportation doit donc être obtenu au plus bas prix possible si le chemin de fer est pour remplir le but qui a présidé à sa construction. Il ajoute:

A ceux qui nous recommandent de nous arrêter, d'étudier, de réfléchir, de calculer et de nous renseigner, notre réponse est: Non, ce n'est plus le temps de la délibération; c'est le temps de l'action. La flot de la marée nous conduit à la fortune; si nous le laissons passer, il peut ne jamais se renouveler.

Voilà pourquoi M. P. Davis disait quand il reçut les entreprises 16 et 17: le flot de la marée qui conduit à la fortune passe sur moi; si je le laisse passer il peut bien ne pas se renouveler. De sorte qu'il n'a pas lâché les entreprises 16 et 17, les flots de la fortune. Pendant onze mois le flot a été endigué, et quand il s'est retiré il a laissé sur les sables du temps une somme de $740,000 pour M. P. Davis. Le flot de la marée a évidemment passé chez lui; s'il l'avait laissé passer il ne se serait pas renouvelé. Ensuite, mon honorable ami ajoutait:

Nous ne pouvons attendre parce que le temps n'attend pas.

Mais M. P. Davis a attendu pendant un an.

Le temps perdu est doublement perdu.

M. P. Davis a probablement pensé que le temps était doublement gagné puisqu'il a détenu ces entreprises pendant un an. (Lisant):

Ce n'est pas pour demain, mais pour aujourd'hui, pour cette heure, pour cette minute—fasse le Ciel qu'il ne soit pas trop tard.

Et personne mieux que M. M. P. Davis n'a exprimé ce sentiment quand il a eu ses $750,000 pour rien.

Mais ce n'est pas tout. Dans le même débat sir Wilfrid Laurier disait:

On a dit et redit sur tous les tons possibles, du plus faible vagissement à la protestation la plus indignée, que nous nous lançons dans la construction d'une ampleur gigantesque d'un chemin de fer à travers un pays dont nous ne savons absolument rien, et sans même prendre la précaution élémentaire ordinaire de faire une exploration au préalable. Je dis encore qu'il n'y a pas une ombre de vérité dans cette accusation, comme je le démontrerai plus tard.

Mais j'ai ceci à dire de plus, que nous avons une foule de renseignements sur ce sujet; nous avons plus de renseignements sur ce projet que jamais gouvernement antérieur n'en a possédé en décrétant la construction de l'Intercolonial et du Pacifique-Canadien.

Mais on me parlera des montagnes Rocheuses? Ma réponse au sujet des montagnes Rocheuses est que nous avons des montagnes de renseignements; nous avons des montagnes de livres, de brochures, de rapports des commerçants, des explorateurs et des ingénieurs.

Et quiconque voudrait aujourd'hui consulter les rapports accumulés dans les archives du département des Chemins de fer connaîtrait ce pays tout autant qu'il connaît son propre foyer.

C'est là ce qu'a dit sir Wilfrid. Mais qu'a dit M. Blair? M. Blair, l'homme qui était à la tête du département; l'homme qui savait de quoi il parlait; M. Blair, l'homme qui n'a pas été consulté lorsque ce contrat a été adjugé ou lorsque le gouvernement y a été lié, parce qu'il ignorait de quoi il parlait; M. Blair l'homme qui a démissionné du gouvernement parce qu'il ne voulait pas se commettre dans cette stupide dépense sans les renseignements nécessaires. Et qu'a dit M. Blair?

Il n'était pas en faveur de se lancer impétueusement dans la construction du Transcontinental au nord de Québec à travers un pays inconnu jusqu'à Winnipeg et l'Ouest avant que nous en connussions quelques chose, jusqu'à ce que nous eussions l'information la plus complète sur ce point.

Nous voyons donc le Gouvernement se présenter dans la posture suivante: Nous savons tout sur ce chemin de fer, nous savons tout sur ce pays, nous le connaissons aussi bien que nous connaissons nos propres maisons; nous y avons envoyé des ingénieurs, nous avons fait les sondages nécessaires, nous savons quelle matière, roche, tuf, argile ou déblai ordinaire il y a; nous en savons tout, nous avons des montagnes de renseignements et nous vous disons, sachant tout cela, que ce chemin de fer coûtera, selon les conditions imposées à la subvention des subventions, avec une rampe d'un pour cent et une courbe ne dépassant pas dix pour cent, $49,132,000.

Mais, dit M. John Charlton, quand nous construirons un Transcontinental, une voie ferrée de ce genre ne fera pas. C'est as-

sez juste, pour le chemin de fer ordinaire subventionné, de demander des rampes d'un pour cent et une courbe n'excédant pas dix pour cent; mais nous voulons un chemin de fer de première classe, nous voulons un réseau à rampe de .04 pour cent, et des courbes maxima de 4 p. 100. C'est là le genre de chemin de fer que M. Charlton, parlant dans cette Chambre, disait vouloir, et c'est là le genre de chemin de fer que le ministre des Finances d'alors disait devoir donner au peuple, après avoir revisé ses estimations. Qu'a dit M. Fielding?

Je propose d'ajouter 25 p. 100 à ma première estimation du coût de construction de la division est, et d'ajouter 25 p. 100 à la valeur présente de l'intérêt de sept ans sur cette partie du réseau. Cela équivaut à une augmentation dans le coût de $21,000 à $31,000 par mille dans une partie, et de $25,000 ou $35,000 dans une autre partie. C'est là une estimation assez libérale, qui devrait donner le genre de chemin de fer réclamé par l'honorable député de Norfolk.

Revenons à feu M. John Charlton. C'était là un chemin de fer à rampe de .04 pour cent et à courbes de 4 pour cent. L'ancien gouvernement nous a dit que c'était là ce qu'il entendait faire; et la même année, après l'adoption de la loi d'amendement de 1904, nous trouvons que les instructions données aux ingénieurs le comportent. Le rapport de M. Lumsden, 30 juin 1905, est compris dans le rapport de la commission des chemins de fer pour l'année précédente, c'est-à-dire de juin 1904 à juin 1905. Les instructions étaient comme suit:

On a procuré aux ingénieurs de district des instructions imprimées pour leur direction et pour la direction des ingénieurs en charge d'équipes, donnant tous les renseignements sur leurs divers devoirs. On leur a recommandé aussi de s'en tenir à des rampes de .04 p. 100 à monter vers l'est, et de .05 p. 100 à monter vers l'ouest, bien qu'au sujet de ces dernières on ait changé la rampe à .06 p. 100 dans un ou deux cas exceptionnels, la courbe maximum étant limité à 4 degrés.

Je signale ceci dans ce but: L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), a pris dix-huit colomnes du hansard pour prouver qu'ils avaient une rampe de .04 p. 100 et une courbe de 4 degrés sur le Transcontinental, et conséquemment il supposait que cela coûtait plus cher qu'il n'aurait coûté autrement; mais aux débuts on nous avait promis, en réalité, et les instructions avaient été données aux ingénieurs à l'effet que nous devrions avoir cette rampe et cette courbe, et cependant on nous a dit que cela ne coûterait que $61,000,000.

[M. Middlebro.]

Nous pouvons donc effacer dix-sept pages de ce chef vu que nous n'avons que la ligne qu'on nous avait promis de nous donner pour $61,000,000, et cela ne justifie en aucune façon le fait que cette ligne a coûté plus que l'estimation. Je veux faire remarquer qu'à l'époque où ce contrat a été discuté devant la Chambre, le parti conservateur, ainsi que je l'ai déjà dit, ne s'est pas opposé à l'entreprise, mais a proposé seulement plusieurs amendements. Un de ces amendements, par exemple, voulait que le loyer de la division est fût garantie par les biens du Grand-Tronc-Pacifique. La Chambre comprendra, voyant la situation telle qu'elle est aujourd'hui, que si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne payait pas le loyer des 1,800 milles de la division est, nous n'aurions aucun droit sur la division ouest pour le paiement de ce loyer; aucun droit non plus sur la compagnie du Grand-Tronc, qui est supposée être au fond de cette entreprise, dont elle devait, ainsi que l'a dit M. Fielding, être l'âme et le corps.

Nous avons proposé une autre résolution demandant que la compagnie du Grand-Tronc, vu qu'elle devait retirer tous les bénéfices de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, prît à sa charge les obligations. Cet amendement fut rejeté. Nous proposâmes un grand nombre d'autres amendements ayant tous pour objet d'améliorer les conditions du contrat; ces amendements furent rejetés, mais nous ne nous sommes jamais opposés à la construction du Transcontinental même.

Que voyons-nous maintenant? Bien qu'on nous ait promis de nous donner pour $61,000,000 un chemin de fer d'un type semblable à celui que mon honorable ami de Renfrew-sud dit que nous avons aujourd'hui, cette ligne nous coûtera cinq fois plus. Cela représente à 3 p. 100 un loyer de $5,400,000 par année, ou $14,800 par jour ou $616 par heure. Voyons mantenant en détail ce que le Transcontinental va coûter au pays, en se plaçant au point de vue du capital engagé, c'est-à-dire le prix que le chemin de fer aura coûté au Canada. Nous avons d'abord comme dépense initiale $180,000,000. Ajoutons ensuite sept années d'intérêt à 4 p. 100, qui donnent $56,857,720. Il y a en plus sept années d'intérêt sur la division des montagnes, qui font $13,472,079. Puis le rachat de ces obligations qui coûtent au pays $10,000,000, et nous arrivons à la somme de $260,339,819. Nous avons ensuite à payer la différence d'intérêt entre 3 p. 100 et 4 p. 100,

c'est-à-dire 1 p. 100 sur $180,000,000 à perpétuité, et cet intérêt capitalisé représente $45,000,000 de plus. Cela fait $305,339,819. J'ajoute à ce chiffre le coût du pont de Québec, parce que, nonobstant ce qu'a dit mon honorable ami de Renfrew-sud, je suis venu à la conclusion que le pont de Québec est plus utile pour transporter les trains d'une rive à l'autre du Saint-Laurent que les salles d'armes que construit le ministre de la Milice, et ce pont n'aurait pas été construit si nous n'avions pas eu le Transcontinental national. J'ajoute donc le coût du pont de Québec, $23,314,099.

Je ne sais trop si je dois parler du pont de Québec, mais je voudrais dire ceci. Mon honorable ami dit que ce pont ne devrait pas être compris dans le coût du chemin de fer Transcontinental. Je veux bien admettre que sir Wilfrid Laurier n'a pas inclu le coût de ce pont dans son estimation du coût de la ligne, non plus M. Fielding, mais je crois que le peuple viendra à la conclusion que cette dépense doit être comprise dans celle du Transcontinental; et vu que M. Fielding y a inclu une partie du coût de ce pont, je crois que c'est une autre bonne raison pour que nous fassions comme lui.

Mes honorables amis de la gauche ne devraient pas être fiers de l'histoire de ce pont. En premier lieu, ils en ont donné l'entreprise à une compagnie locale composée de leurs amis politiques, dont le capital payé n'était que d'environ $40,000 pour construire un pont évalué à $8,000,000 ou $9,000,000. Ils ont accordé l'entreprise à une compagnie comme celle-là, qui n'a mis que $40,000 de son argent dans l'entreprise, et la moitié de cette somme a été payée au moyen de jetons de présence des directeurs aux assemblées du bureau de direction de la compagnie. Cette compagnie, naturellement, a été incapable de prélever les fonds nécessaires pour exécuter les travaux, et elle a demandé au Gouvernement d'escompter ces obligations, ce que le Gouvernement a fait jusqu'à concurrence de $6,000,000 environ. Le pont de Québec par la faute de quelqu'un—je ne dis pas par la faute du gouvernement—est tombé dans le fleuve au moment même où le gouvernement avait garanti les obligations de cette compagnie de nulle valeur, et il a été obligé de fournir lui-même les $6,000,000 pour lesquels il n'a pas reçu un sou jusqu'à ce jour. Le pont est au fond du fleuve; je ne devrais peut-être pas dire cela parce que le gouvernement a été obligé de payer une autre somme de $50,000 pour en retirer le vieux fer du fond de la rivière. Telle est l'histoire du pont de Québec, excepté ceci: Que le coût estimé de ce pont y compris ce qui est tombé à l'eau, comprenant ce que nous avons dépensé jusqu'à ce jour, et ce qu'il faudra dépenser pour le compléter, s'élève à $23,000,000, près de deux fois la somme que devait coûter tout le Transcontinental national, d'après sir Wilfrid Laurier. En ajoutant le coût du pont de Québec, j'arrive donc à la somme de $328,000,000 comme coût du Transcontinental national. Si je fais erreur dans mes chiffres, je demande à mes honorables amis de la gauche de me corriger, mais je dois dire que je les ai vérifiés. Ce qui a coûté au pays $328,000,000 en argent va produire un loyer de $5,400,000 que devra payer la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique si elle est en état de remplir ses engagements lorsque le temps en sera arrivé; c'est-à-dire que le pays ne recevra que 1.63 pour 100 sur la somme dépensée. Mais ce n'est pas tout. Non contents de dépenser $328,000,000 en argent, nous avons garanti les obligations de la division des montagnes jusqu'à concurrence de la somme de $56,000,000, et celles de la division des prairies jusqu'à concurrence de $11,000,000, et nous avons fait en outre un prêt de $10,000,000 à la compagnie. De sorte que le total des obligations que le pays a assumées pour la construction de la division de l'est et la garantie des bons sur la division de l'ouest portent le coût de la ligne à $406,000,000. Je me permettrai une simple réflexion au sujet des $328,000,000 que le pays aura payés en argent pour le Transcontinental national et le pont de Québec. La dette totale du Canada, au premier mars courant, n'était que de $317,165,000, de sorte que nous sommes en présence du spectacle extraordinaire d'avoir à payer pour la construction du Transcontinental national $11,000,000 de plus en argent que la dette totale du Canada, et qu'avons-nous pour cela? Pas de probabilités de taux réduits de transports.

Ces chiffres reposent sur la supposition que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera en état de remplir ses engagements. Voyons s'il est probable qu'elle le pourra. Il lui faudra avoir des recettes suffisantes pour payer les dépenses courantes du chemin, les perfectionnements, et l'entretien général et en sus de cela

faire un profit clair de $4,500,000 pour payer le loyer sur 1,800 milles nus de cette ligne qui traverse un pays nouveau et presque inhabité.

Y a-t-il quelques probabilités qu'elle puisse y arriver? Si nous examinons le rapport de la compagnie du Canadien-Pacifique de l'année dernière, on y voit qu'avec 12,000 milles de chemin traversant toutes les parties les plus fertiles du Canada, avec toutes ses vastes ressources, avec l'expérience qu'elle a acquise et les clients qu'elle s'est faits depuis le grand nombre d'années qu'elle existe—que même avec tous ces avantages, les dépenses d'exploitation de la compagnie égalent les deux tiers de ses recettes brutes. Si nous mettons le Grand-Tronc-Pacifique, dont la division est traverse un pays plus ou moins désert, sur la même base que le Canadien-Pacifique, il faudra que cette partie de la voie ait des recettes de $16,-200,000 afin de permettre à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de remplir ses engagements et payer 3 p. 100 sur la somme de 180 millions qu'aura coûtée la construction de cette division. Y a-t-il un homme sensé dans cette Chambre qui croit que cette compagnie puisse faire aussi bien que celle du Canadien-Pacifique? Je ne crains pas de dire que pendant les premiers dix ans de son existence elle ne pourra faire plus que payer ses dépenses d'exploitation, et pour cette raison je suis justifiable de dire que, pendant les trois dernières années de la période de dix ans, le loyer ne sera pas payé. Les termes du contrat disent que si la compagnie n'est pas en état de payer ces 3 p. 100 d'intérêt après avoir soldé ses dépenses d'exploitation, il lui sera permis de capitaliser la partie du 3 p. 100 qu'elle ne pourra gagner après avoir payé ces dépenses, et c'est sans doute ce qu'elle fera d'après les conditions du contrat. Sur cette base, la capitalisation pendant trois années de plus s'élevera à $21,600,000. Si l'on capitalise trois autres années d'intérêt sur les obligations de la division des montagnes—et ce privilège est accordé à la compagnie—nous aurons $11,-250,000 de plus. Ajoutons cela au coût ci-dessus de $328,000,000 et nous arrivons à la somme de $361,000,000 qui représentera la dette de cette ligne le jour où nous pourrons pour la première fois en prendre possession par défaut de paiement. Outre cela, nous avons garanti ces obligations jusqu'à concurrence de la somme de $78,-000,000, ce qui fera une dette totale en argent et obligations contre la ligne avant que nous puissions en prendre possession, de $439,636,000. Je crois que j'ai raison de supposer que la compagnie ne remplira pas ses engagements à ce sujet. Lorsque nous serons arrivés là, lorsque nous aurons dépensé $328,000,000 en argent et aurons garanti $78,000,000 d'obligations à la fin des dix années, qui aurons-nous pour locataire? Est-ce la compagnie du Grand-Tronc? Non, c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Et quelle est cette compagnie? Combien a-t-elle versé dans le trésor au compte de cette grande entreprise nationale? Vous pourriez penser peut-être que dans une entreprise qui va coûter des centaines de millions de dollars, le pays traite avec une compagnie qui a une valeur proportionnée jusqu'à un certain point à ces chiffres, mais qu'avons-nous? D'après un document qui a été déposé devant la Chambre, nous voyons que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est composée de dix-sept personnes qui ont souscrit chacune la somme de $400, soit $6,800 en tout et la compagnie du Grand-Tronc, non pas celle du Grand-Tronc-Pacifique, a versé un peu moins que $200,000. C'est-à-dire que nous avons pour locataire une compagnie qui n'a versé que $206,000, et nous lui confions une ligne qui aurait coûté au pays $328,000,000 en argent et une garantie de $78,000,000 en plus.

Si la ligne ne rapporte pas de profit et que la compagnie ne puisse payer le loyer, elle se retire et tout est fini. Impossible de tirer du sang d'une pierre. Voilà pourquoi nous avons proposé que le Grand-Tronc ayant tout l'avantage de ce contrat eût à garantir le paiement du loyer. Mais la gauche ayant fait renvoyer notre motion, nous voici exposés à avoir un locataire insolvable et contre qui nous n'aurons aucun recours à exercer si nous n'avons pu nous payer directement à même les recettes de la ligne.

On a répété, à satiété, que le Transcontinental représentait une société entre le Gouvernement et la compagnie. Partons de ce point. La société repose sur une communauté d'intérêts et de profits proportionnels aux mises. Ici, le Gouvernement a mis $328,000,000, et le Grand-Tronc pour environ $20,000,000 d'obligations garanties, en faveur du Grand-Tronc-Pacifique. Quels sont les profits et comment vont-ils être divisés entre le Gouvernement et son associée, d'après le contrat fait par l'ancienne administration? Voilà la grande division à faire.

[M. Middlebro.]

1. La compagnie obtient un pour cent d'intérêt sur $180,000,000 du coût de construction, parce que nous payons quatre pour cent et elle nous donne trois pour cent, et ce un pour cent capitalisé représente $45,000,000.

2. Pour les sept premières années nous lui faisons remise du loyer de la division de l'est, ce qui équivaut à $56,867,000.

3. Nous lui avons fait remise de l'intérêt sur les obligations de la division des montagnes, s'élevant à $13,472,099.

4. Nous avons été obligés de lui donner $10,000,000 pour l'aider à faire valoir ses obligations.

5. Nous lui avons donné une garantie de $67,133,000 sur ses obligations de la division des montagnes, afin de la mettre en état de construire la ligne de cette division.

6. Nous lui avons permis de capitaliser le loyer et l'intérêt de trois années après les sept premières, jusqu'au montant de $24,633,000.

Si nous prenons la ligne après y avoir dépensé $328,000,000 en vertu du contrat, combien de temps la garderons-nous? Nous la garderons jusqu'à ce qu'elle rapporte profit. Nous la remettrons ensuite au Grand-Tronc-Pacifique. Et combien de temps le Grand-Tronc-Pacifique la gardera-t-il? Tant qu'elle rapportera assez de profit pour payer le loyer. Si elle cesse d'en rapporter assez pour cela, elle retourne au Gouvernement, qui la garde jusqu'à ce qu'elle en rapporte et qui la remît alors à la compagnie. C'est le jeu qui devra se faire tout le temps, en vertu de ce contrat.

Il y a plus. Nous permettons au Grand-Tronc de prendre pour $25,000,000 d'actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique à titre de cadeau, à titre parfaitement gratuit, et de les garder et d'en faire ce qu'il voudra. Puis nous payons $328,000,000 et il donne une garantie de $20,000,000, tout en gardant pour lui seul les $25,000,000 d'actions ordinaires. Partage inégal et injuste des obligations et des profits.

Nous lui avons même permis de construire des embranchements indépendants de la ligne mère. Il en a construit sans nous donner de garantie à ce sujet. Pour la construction de l'embranchement du lac Supérieur il a reçu, à titre d'aide, les sommes que voici:

Du Canada, en argent....	$1,209,000
Des provinces, en argent..	378,000
Des municipalités, en argent..	350,000
Du gouvernement d'Ontario, en terres, 675,000 acres à $2 l'acre.. ..	1,350,000

Soit, tant en argent qu'en terres, $3,287,000. Pourquoi? Pour amener par sa ligne jusqu'à Fort-William, et de là par bateau au détriment de notre propre ligne, les marchandises que celle-ci eût été naturellement destinée à transporter à travers la province de Québec. Mais s'il nous fallait prendre le Transcontinental, la compagnie garderait ses lignes lucratives de l'Ouest, son embranchement de la jonction du lac Supérieur à Fort-William et autres, et elle nous laisserait la ligne non profitable qui va traverser la province de Québec. Force nous serait de l'accepter, car tel est le contrat qu'elle a fait avec nous.

Ce n'est pas tout. Bien que cela n'ait peut-être directement rapport à la question que dans une certaine mesure, je dirai qu'ont avait permis au Grand-Tronc-Pacifique, une compagnie de chemin de fer non pas une compagnie d'entrepreneurs, une compagnie qui ne s'est jamais occupée de construction de chemin de fer, de soumissionner et d'obtenir des contrats pour la construction de ce chemin jusqu'à concurrence de $17,000,000.

Elle n'a absolument rien fait pour les remplir, mais elle a reçu une commission directe de 5 pour cent et réalisé ainsi un profit net de $850,000, autre exemple qui fait voir pourquoi ce chemin a coûté si cher. Où en sommes-nous maintenant ? A nous demander si nous pouvons bien réduire le coût du transport des marchandises comme nous nous l'étions proposé. Voici 1,800 mille de la ligne qui coûtent plus de $180,000,000, et, d'après les chiffres du ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, $102,000 le mille. Pensez-vous qu'une ligne qui coûte $102,000 le mille va vous aider à réduire les taux de transport des marchandises, tant sur la division de l'est que sur celle de l'ouest, surtout quand vous ne pouvez exercer de contrôle à ce sujet que par l'entremise de la commission des chemins de fer? Il n'y a pas eu de réserve de faite et vous n'avez pas droit de demander au Grand-Tronc-Pacifique de réduire ses taux sur un chemin de fer qui coûte $102,000 le mille, si ses recettes ne justifient pas une réduction. Je dis donc que nous n'avons rien fait pour réduire les taux de transport des marchandises.

Je citerai maintenant quelques chiffres au sujet du Pacifique-Canadien. L'honorable député de Renfrew-sud en a cité quelques-uns cet après-midi, mais ils ne répondaient tous qu'aux besoins d'une ar-

gumentation oratoire et étaient tous basés sur certaines présomptions. Ceux que je vais vous citer, moi, je les ai puisés à des sources qui font autorité. Je veux établir, tout d'abord, combien coûtait, en 1886, le réseau du Pacifique-Canadien.

Emprunté par le Pacifique-Canadien	$44,250,000
Prise de possession du chemin de fer cédé par le gouvernement et estimé à..	35,000,000
Produit de la vente de terres et d'emplacements de villes..	13,500,000
Réalisé par vente de $65,000,000 d'actions ordinaires..	30,000,000
Loyer payé pour lignes prises à bail, capitalisé..	25,000,000
Total..	172,750,000

Voilà ce que le Pacifique-Canadien a payé pour 4,500 milles de chemin de fer. En d'autres termes, il possédait, en 1886, une ligne qui lui coûtait $38,300 le mille, tandis que le Transcontinental coûte $102,000 le mille.

Mais, dira-t-on, cette comparaison n'est pas juste, vous devriez comparer les obligations du Pacifique avec celles du Transcontinental, c'est-à-dire la dette consolidée et les hypothèques. Eh bien, prenons cela pour base. Le Pacifique a 12,000 milles de chemin de fer et une dette consolidée de $235,000 000, soit $19,500 par mille, y compris les steamers; mais nous ne parlerons pas des steamers. Le Grand-Tronc-Pacifique a une dette consolidée de $180,000,000 pour les 1,804 milles que comprend sa division de l'est, et une dette consolidée de $126,000,000 pour sa division de l'ouest et l'embranchement du lac Supérieur, d'après le Manuel de Poors, pour l'année 1913, une des meilleures autorités en ces matières. Il ressort de ces chiffres que la dette consolidée du Grand-Tronc-Pacifique est de $306,000,000 pour 3,799 milles de chemin de fer, ou de $80,000 par mille, tandis que celle du Pacifique n'est que de $19,500 par mille. Mais, s'est écrié l'honorable député de Renfrew-sud, cela n'est pas juste faites-nous l'inventaire de toutes les obligations, actions ordinaires, actions privilégiées et autres charges dont le Pacifique est grevé, et comparez cela avec les actions, obligations et charges composant le passif du Transcontinental, et alors nous verrons. Eh bien, mettons-nous à l'œuvre et voyons ce qui en est. La dette consolidée du Pacifique est de $235,000,000; ses actions privilégiées valent $74,000,000; ses actions ordinaires, $260,000,000. Soit un total de $569,000,000. Déduisons-en $23,000,000 pour les steamers, car le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de steamers. Le Pacifique-Canadien reste grevé de $546,000,000 en charges de toute nature, ou d'environ $45,500 par mille.

Le Grand-Tronc-Pacifique a une dette fondée de 306 millions, actions préférentielles, 20 millions, actions ordinaires, 25 millions, et je pense que je pourrais ajouter 20 millions pour les actions que la compagnie a émises d'elle-même et que nous n'avons garanties d'aucune manière, et cela fait un total de 371 millions, ou d'à peu près $100,000 par mille, soit deux fois autant et davantage que dans le cas du Pacifique-Canadien.

Retournez la proposition et considérez-la sous toutes ses faces, vous êtes toujours en présence de cette constatation remarquable que, le Transcontinental que vous construisez en vue de réduire les frais de transport, a coûté deux fois autant que le Pacifique-Canadien et nous avons été dans l'habitude de nous plaindre que les tarifs du Pacifique-Canadien sont trop élevés. Je pense pouvoir affirmer sans crainte de me tromper que la construction du chemin de fer Transcontinental n'aura pas l'effet de nous assurer des taux plus favorables dans l'ouest.

Voyons un peu ce qui a déterminé la dépense excessive entraînée par la construction de la section est du chemin de fer Transcontinental? En dépit de tout ce qu'a pu dire mon honorable ami (M. Graham), je prétends qu'un des facteurs du prix de revient exorbitant de cette voie ferrée a été le mode de publicité et d'adjudication des entreprises. Les adjudications sont au nombre de vingt-trois et couvrent tout le parcours de la section est du chemin de fer Transcontinental: voyons un peu quelles conditions étaient imposées aux adjudicataires. J'aurais cru que la bonne manière de procéder aurait été de diviser l'entreprise par sections de cinquante milles; mais les commissaires du Transcontinental la divisèrent à leur convenance, et ils décidèrent que les soumissionnaires, non seulement seraient tenus de faire un dépôt comme garantie de leur soumission, mais pourraient être appelés à suppléer cette garantie jusqu'à concurrence de 33 pour 100, suivant que le jugeraient les commissaires. Si cette garantie de 33 pour 100 n'était pas fournie dans les dix jours, les entrepreneurs étaient exposés à voir confisquer le dépôt précédemment fait. Voit-on dans quelle situation se trouvait

l'entrepreneur qui n'était pas dans la manche des commissaires, qui n'était pas bien vu d'eux, qui n'était pas leur favori? Le soumissionnaire savait que s'il n'était pas bien vu des commissaires, ceux-ci lui diraient: Voici votre dépôt de 10 pour 100 ou autre, si vous vous chargez de l'exécution de ces travaux qui vont coûter six millions, vous devrez nous fournir une garantie ultérieure de dix millions d'ici dix jours, et si vous ne le faites pas, votre dépôt de 10 pour cent sera confisqué. Eh bien, il ne se trouve pas beaucoup d'entrepreneurs au Canada qui, se chargeant d'une entreprise de six millions de dollars,—et l'un d'eux s'est chargé de travaux au montant de treize millions,—seraient en mesure, non seulement de déposer 5 ou 10 pour cent de ce montant, mais encore, dans un laps de dix jours, de fournir la garantie d'un tiers du prix de l'entreprise, soit 2 millions de dollars.

Or si les commissaires avaient insisté sur l'observance de ces conditions dans tous les cas, il y aurait peut-être quelque raison de les excuser, mais qu'ont-ils fait? A la page 21 du rapport sont reproduites les vingt et une soumissions couvrant toute la section de l'est du chemin de fer national Transcontinental, et je vois que ces soumissions pour terrassement forment un total de 65 millions. Je vois que les dépôts forment un total de $2,285,000, soit 4⅓ p. 100 du total des adjudications. Les commissaires avaient droit d'exiger des entrepreneurs un dépôt ultérieur de $21,727,000; mais, chose étrange, tout ce que, de fait, ils exigèrent de ces entrepreneurs favoris fut un total de $4,239,000, soit 6 p. 100. En d'autres termes, les commissaires dirent à ceux qui soumissionnèrent: Il vous faut déposer 4⅓ p. 100 en argent; nous pourrions exiger de vous 33 p. 100 de plus, mais en pratique, quand nous saurons si vous êtes ou non dans les bonnes grâces du pouvoir, vous pourrez n'être appelés qu'à verser 6 p. 100 en tout.

Comme résultat, en ce qui regarde neuf entreprises couvrant à peu près la moitié du parcours, cinq maisons seulement soumissionnèrent. Dans un cas il n'y eut qu'une soumission, tandis que pour toutes les autres il n'y eut que deux soumissions, et la conséquence fut que M. P. et J. T. Davis obtinrent l'entreprise sur un parcours de 204 milles; M. J. O'Brien, sur 246 milles et le Grand-Tronc-Pacifique sur 256 milles.

Ainsi donc, grâce au mode de publicité et d'adjudication des entreprises, seuls les entrepreneurs les plus riches se trouvèrent en mesure de se charger des travaux; et qu'arriva-t-il ensuite? Nous voyons que les entreprises furent sous-concédées à 100 sous-entrepreneurs, et nous disons que si les conditions avaient été raisonnables, les soumissions auraient été plus nombreuses, la compétition aurait été plus active, et nombre de ces cent sous-entrepreneurs auraient soumissionné du premier coup et auraient exécuté les travaux aux prix plus modestes consentis par les entrepreneurs en première instance. L'honorable député (M. Graham) s'est lancé dans une tirade contre le rapport de la commission parce qu'il y est question de sous-concession. Ce n'est pas à cette pratique que je m'attaque, et le reproche n'est pas ce que paraît croire mon honorable ami. L'accusation est celle-ci: Les commissaires du Transcontinental ont adjugé les entreprises en première instance, de telle manière et à des conditions tellement onéreuses, qu'un petit nombre de favoris seulement ont pu soumissionner, et, cela fait, les commissaires ont permis à ces entrepreneurs favorisés de céder ces entreprises à ceux qui auraient dû en être les adjudicataires au premier chef.

Qu'on me permette d'en donner un exemple. A l'égard des entreprises numéros 16 et 17, la somme éventuellement versée à l'entrepreneur fut de $7,400,000, et cette entreprise resta absolument en suspens pendant une période de onze mois. L'entreprise s'exécutait dans une partie du pays qui au moment de l'adjudication était très difficile d'accès, et c'est pourquoi les prix soumissionnés furent beaucoup plus élevés qu'ils ne l'auraient été dans d'autres circonstances. Les adjudicataires furent M.P. et J. T. Davis, et la commission leur permit de s'abstenir de tout travail pendant à peu près un an; à ce moment les extrémités de la voie ferrée se trouvant moins éloignées dans l'une et l'autre direction, et les communications étant devenues plus faciles, M. P. Davis, sans avoir exécuté le moindre travail pour son propre compte, put vendre son entreprise à une autre maison, et s'assurer ainsi un bénéfice net de 10 p. 100. Il réussit à vendre cette entreprise à M. O'Brien, moyennant 10 p. 100, soit $740,000, et cela sans lui-même exécuter le mondre travail. En outre, il reçut 6 p. 100 sur son dépôt durant tout le temps qu'il resta entre les mains du Gouvernement. Je vais donner lecture du témoignage de M. O'Brien sur ce point, et l'honorable député de Renfrew a eu l'obligeance de l'admettre parce

qu'il ne pouvait s'en défendre. Il est bien prêt à admettre tout ce qui est nettement constaté dans les témoignages et ce que M. O'Brien lui-même affirme sous serment.

M. GRAHAM: Cela paraît raisonnable.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) me rappelle que lorsque M. Davis eut obtenu l'adjudication de l'entreprise, ainsi que l'autorisation de rester un an sans rien faire en exécution de son marché, il se mit à l'offrir en vente et à tâcher de s'en défaire comme d'une marchandise quelconque.

Il avait obtenu une concession avantageuse de la commission et il le savait. Les prix étaient rémunérateurs. Il se mit sur la route pour vendre son entreprise. A quelqu'un il déclara: Je vous céderai l'entreprise si vous m'en donnez 20 p. 100. Il l'offrit à un autre, s'il voulait lui en donner 15 p. 100. Enfin, il la céda à M. O'Brien moyennant 10 p. 100. Voici un extrait du témoignage de M. O'Brien, page 567 du rapport:

D. Quand vous avez pris de Davis et compagnie ces entreprises nos 16 et 17, à l'est du lac Nepigon, avez-vous fait l'examen des lieux? R. Nous avons envoyé un homme sur les lieux.

D. Et vous en avez fait l'inspection?—R. Oui.

D. Et vous avez conclu une entente avec M. Davis pour qu'il cédât cette enrreptise?—R. Oui

D. Vous êtes-vous substitués à lui dans cette entreprise ou êtes-vous des sous-entrepreneurs travaillant sous ses ordres?—R. Je crois, si ma mémoire ne me fait pas défaut, que nous avons tout simplement pris la place de M. Davis.

D. Et sa garantie est restée en dépôt?—R. Oui.

D. Avez-vous donné quelque garantie?—R. Pas dans ce cas, nous payons notre part du montant.

D. Qu'entendez-vous en disant que vous payez votre part du montant?—R. Nous aurions eu à payer cet argent quand même.

D. Voulez-vous dire que vous payez l'intérêt sur le dépôt?—R. La moitié de l'intérêt.

D. Et vous payez aussi à M. Davis 10 p. 100 sur le montant brut de l'entreprise?—R. Oui.

D. Quel montant lui avez-vous payé en outre?—R. Je suppose que c'est assez.

D. Je pense bien, mais je me demandais simplement jusqu'où pourrait aller votre générosité?—R. Il est admis que je suis généreux.

D. Sur cette entreprise que vous avez eue de M. Davis, comptez-vous réaliser un joli bénéfice?—R. Oui, je pense que nous ferons un joli bénéfice.

D. Vous vous êtes chargé de l'entreprise après avoir envoyé un homme sur les lieux?—R. Oui, monsieur.

D. Est-ce que vous avez négocié cette affaire avec les Davis?—R. Je l'ai terminée à Montréal.

D. Lors de vos pourparlers avec les Davis, ces derniers voulaient-ils avoir plus que 10 p. 100?—R. Oui.

D. Que vous ont-ils demandé?—R. 15 p. 100, je crois.

[M. Middlebro.]

D. Vous ont-ils aussi demandé de payer l'intérêt sur le dépôt?—R. Voyez-vous, voici comment cela s'est fait; la garantie de MM. Davis était déposée et leur dépôt est encore là. Je leur ai dit que la première chose à faire était de le laisser là; la commission paye 3 p. 100 sur ce dépôt et l'argent nous coûtera plus cher. Naturellement nous ne pouvions pas nous en procurer à 3 p. 100; aussi je suggérai de payer moi-même les autres 3 p. 100, ce qui faisait 6 p. 100 et il n'en coûtait rien aux MM. Davis. On accepta ma proposition et c'est là où les choses en sont.

D. Ainsi vous payez, avec le Gouvernement, l'intérêt sur le dépôt?—R. C'est bien cela.

D. Et M. Davis reçoit un montant net et clair de 10 p. 100 sur le montant brut des travaux?—R. Oui.

D. Comment en êtes-vous venu à le décider à accepter cette diminution à 10 p. 100 et à laisser aller cette différence d'un demi-million de dollars entre les 10 p. 100 et les 15 p. 100?—R. Nous ne voulions pas lui donner plus que cela et d'ailleurs d'autres que nous négociaient avec lui mais ils n'offraient pas autant que nous. Aussi, nous avons offert un peu plus qu'eux pour avoir les travaux.

D. Comment les prix des entreprises 16 et 17 se comparent-ils à ceux des entreprises voisines?—R. Je crois qu'ils soutiennent avantageusement la comparaison avec ceux des entreprises voisines.

D. C'est-à-dire qu'ils sont plus élevés?—R. C'est ce que je veux dire.

D. Vous pouviez verser à Davis 10 p. 100 sur le montant brut des travaux et cependant réaliser d'aussi gros bénéfices que sur les entreprises voisines?—R. C'est ce que les chiffres démontraient, si je me souviens bien.

D. C'est ainsi que vous voyiez la chose?—R. Oui.

Mes honorables amis se demandent cependant pourquoi le Transcontinental a coûté si cher. Quand on peut céder une entreprise de cette façon, permettre à un entrepreneur d'attendre pendant un an que les prix fléchissent au point qu'il lui sera possible de gagner $740,000 sans avoir eu la peine de faire quoi que ce soit et de céder ensuite l'entreprise à M. M. J. O'Brien, qui, à son tour, fera un joli profit, y a-t-il à s'étonner que le Transcontinental ait coûté si cher? Comme déjà je l'ai dit, le Grand-Tronc-Pacifique, appuyé du Grand-Tronc, intervient et se charge d'une partie de l'entreprise évaluée à 17 millions. Pourquoi cela? Est-il lui aussi derrière la commission? A-t-il ses entrées de faveur? Est-il, avec le Grand-Tronc, la compagnie qui peut avancer les fonds? Jamais il n'a construit une ligne de chemin de fer; jamais il n'a possédé ni une pelle ni une brouette. Il n'a pas construit un pouce de la voie, bien qu'il se soit fait remettre une partie de l'entreprise évaluée à 16 ou 17 millions. Il intervient simplement à titre d'entrepreneur privilégié capable de faire le dépôt requis. Il signe son nom, et passe la chose à celui qui a exécuté les travaux. Il empoche de ce fait un pot-de-vin de

$850,000. Mes honorables collègues de la gauche ne laissent pas cependant de demander pourquoi le Transcontinental a coûté si cher. La chose est due en partie à la manière peu pratique dont ils ont demandé des soumissions.

Permettez-moi de vous indiquer une autre raison pour laquelle cette ligne a coûté si cher. Je ne veux pas les présenter toutes, parce que cela pourrait devenir ennuyeux. Je me bornerai à une couple de faits qui expliqueront ma pensée. Des soumissions ont été demandées en la manière ordinaire pour l'entreprise numéro 11. Il y a eu plusieurs offres; la plus avantageuse a été celle du Grand-Tronc-Pacifique, au chiffre de $1,691,000. Après cela viennent MM. Macdonell et O'Brien, avec $260,000 de plus. N'oubliez pas que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas fait un pouce de travail. Jamais il n'a eu l'intention de faire quoi que ce fût, et tout de suite il s'est mis à chercher quelqu'un à qui il céderait l'entreprise. Et à qui l'a-t-il vendue? A celui-là dont l'offre était de $260,000 plus élevée. Macdonell et O'Brien ont abandonné leurs prétentions; ils ont consenti à faire le travail moyennant $1,691,000, sans laisser de donner à la compagnie 5 p. 100. Pour obtenir du Grand-Tronc-Pacifique qu'il se retirât, ils lui ont payé la somme de $105,000 et, selon leur propre témoignage, ils n'en ont pas moins fait un profit de $500,000. Y a-t-il à s'étonner après cela que le Transcontinental ait coûté $100,000 par mille?

M. MORPHY: En a-t-il été ainsi pour toute l'entreprise?

M. MIDDLEBRO: Parfaitement. Un des moyens les plus faciles de faire de l'argent, c'est peut-être que l'ingénieur donne au déblai ordinaire la qualification de roc solide, et c'est là une déception dont il est bien difficile de se rendre compte. Le déblai ordinaire se paye 30 cents la verge cube, alors que le roc solide procure à l'entrepreneur $1.50 pour chaque verge cube. Ce qu'il y a de plus étrange dans l'exécution de cette entreprise, c'est que, malgré la masse de renseignements dont le Gouvernement disposait, malgré sa parfaite connaissance des lieux, presque tous les déblais ordinaires ont pu être qualifiés de roc solide. En voici un exemple. Dans l'entreprise numéro 10, on a fait évaluer le roc solide à 779,000 verges cubes. Par un moyen difficile à concevoir, ce chiffre a été porté à 2,712,000, savoir le quadruple de l'évaluation. N'oubliez pas toutefois que, dans le roc solide, le déblai vaut cinq fois autant que dans l'argile commune. On avait évalué à 211,000 verges cubes les déblais de roche détachée. Ce chiffre a été converti en celui de 1,513,000. On avait estimé qu'il y aurait à excaver 4,242,000 verges cubes de matières ordinaires; mais, parce que les matières ordinaires rapportent peu, on a abaissé ce chiffre jusqu'à concurrence de 1,501,000. Pour la quantité; les chiffres ont été assez justes. L'évaluation l'avait mise à 5,233,000 verges cubes, et c'a été 5,727,000 verges cubes que l'on a en définitive excavées. Il n'y a rien là à critiquer. Pour une erreur qui serait même d'un cinquième, il n'y aurait à blâmer personne. Pour ce qui est donc de la quantité, l'erreur est insignifiante, mais elle est considérable dans la qualité et la différence et toute au bénéfice de l'entrepreneur. Selon l'évaluation faite, il devait y avoir du roc solide à excaver pour $1,169,000. N'oubliez pas qu'il s'agit d'une entreprise de 100 milles de ligne seulement.

On est parvenu à convertir cette somme en celle de $4,068,000. On avait estimé à $105,000 la roche détachée; cette somme, on l'a convertie en celle de $756,000. On avait évalué les matières ordinaires à la somme de $890,000, laquelle est devenue celle de $315,000. Il suit de là que, pour 100 milles de déblais et remblais qui auraient coûté 2 millions, on a payé $7,108,000.

M. BRODER: Quels étaient les entrepreneurs?

M. MIDDLEBRO: MM. O'Brien et McDougall. O'Brien est celui qui a fait le dépôt, celui-là même qui a pris des mains de Davis l'entreprise moyennant 10 p. 100, celui-là même qui a pris à 5 p. 100 l'entreprise adjugée au Grand-Tronc-Pacifique et a fait $500,000. Selon le calcul que j'ai présenté, ils ont fait dans l'excavation de ces trois sortes de matières un profit de $1,275,000, et, sur toute l'entreprise, $1,547,000. Voyons ce que M. O'Brien dit lui-même à ce sujet. On ne peut avoir de meilleure preuve de l'extravagance et du peu de soin avec lesquels toute cette affaire a été menée que le témoignage rendu sous serment de celui-là qui en a eu le bénéfice. M. O'Brien avait pour 26 millions de travaux à faire sur le Transcontinental, et je vais lire ce qu'il dit lui-même de la classification.

Q. Là où il y avait les trois classifications de roche solide, de roche détachée et de déblai ordinaire, vous a-t-on jamais payé pour l'argile le prix du roc solide?—R. Je ne me rappelle pas.

Q. Si vous signiez un contrat comportant ces trois classifications, même vos plus grands espoirs ne vous permettraient pas de compter

sur la classification de l'argile comme roc solide?—R. De l'argile ordinaire.

Q. Oui?—R. Oh, non.

Q. Toute argile, si durcie qu'elle fût, ne serait pas classifiée comme roc solide, à moins de contenir des roches?—R. Je ne le crois pas.

Q. Donc, quand vous parlez de roc solide, cela comprend du roc?—R. Voulez-vous dire de la roche stratifiée?

Q. C'est de la pierre que vous entendez par roc en ce cas-là?—R. Oui.

Q. Et quand vous parlez d'argile durcie, vous vous entendez à ce que cela soit classifié comme de la roche détachée, n'est-ce pas?—R. Cela dépend. Comme je l'ai dit déjà, si cette argile est mêlée à des roches de toute dimension et de toute sorte, je crois qu'on devrait alors la classifier comme roc solide.

Q. Où avez-vous vu cela se pratiquer?—R. Je ne me suis jamais occupé auparavant de ces genres de devis.

Q. Je ne parle pas de devis. Je vous demande au nom du Ciel quel est celui qui vous a payé le prix du roc solide pour de l'argile mêlée à des roches mesurant moins d'une verge cube, avant que les commissaires du Transcontinental n'en donnassent pareil exemple?—R. Pour ma part, je ne me rappelle aucun cas semblable, si ce n'est dans la Nouvelle-Ecosse, vers 1880.

Q. Dans la Nouvelle-Ecosse, là où votre contrat comportait les trois classifications de roc solide, de roche détachée et de déblai ordinaire, vous a-t-on jamais payé le prix du roc solide pour de l'argile mêlée à des roches mesurant moins d'une verge cube?—R. Je ne me rappelle pas.

Q. Vous ne vous rappelez pas. Mais connaissez-vous quelqu'un, une compagnie de chemin de fer, qui ait payé le prix du roc solide pour de l'argile mêlée à des roches mesurant moins d'une verge cube?—R. Il y a des cas où les roches se tiennent fortement ensemble.

Q. Ne tenez pas compte de ce qui se faisait sur la ligne du Transcontinental, et répondez simplement à ma question?—R. Je vous ai répondu déjà que, en tant qu'il s'agit des autres chemins de fer et des devis qui concernaient nos travaux, je ne me rappelle aucun cas comme celui que vous voulez dire, et peut-être ne nous était-il pas permis de prétendre à une semblable classification.

Q. Avez-vous fait des travaux pour le Pacifique-Canadien?—R. Oui.

Q. En avez-vous fait pour le Canadian-Northern?—R. Oui.

Q. Avez-vous fait pour ces compagnies des travaux de régalage?—R. Oui.

Q. Voyons maintenant: dans le cas du Transcontinental, ne vaus a-t-on pas payé le prix du roc solide pour des matériaux qui dans les autres cas n'étaient classifiés que comme roche détachée? Ne vous occupez pas des devis en répondant à ma question?—R. Je ne doute pas qu'il en soit comme vous dites.

Q. Donc, j'ai raison?—R. Je crois que vous avez raison.

Q. Quand vous avez pris de l'emploi sur le Transcontinental, cette roche conglomérée était du nouveau pour vous?—R. Vous voulez dire que c'était là un nouveau terme pour moi.

Q. Oui?—R. Oui.

Q. C'est un nouveau terme et un qui vous va à merveille, n'est-ce pas?—R. C'est un terme qui convient très bien à la chose.

L'entrepreneur admet donc lui-même qu'il lui a été payé comme roc solide des matières que l'on n'aurait pas dû classer comme tel, et que de la roche détachée lui a été payée qui n'aurait pas dû être ainsi classée. Il est aisé de comprendre que, de cette manière, il a pu se faire payer des milliers de dollars auxquels il n'avait pas droit. Et de ce témoignage—un témoignage qu'il faut bien accepter puisqu'il vient des personnes les plus directement intéressées—la commission conclut que, dans cette entreprise, le pays perd $1,300,000.

L'honorable député de Renfrew-sud semble croire qu'en nous appuyant sur ce témoignage pour nous plaindre de cette classification abusive, nous jetons du blâme sur le personnel de la commission du Transcontinental et sur tous les ingénieurs qui ont eu affaire aux travaux. Ce n'est point là notre intention. Notre intention est de montrer que la commission a voulu ce classement et les ingénieurs ont dû se conformer aux ordres qui leur étaient donnés. Nous accusons la commission d'avoir fait fi de l'opinion de l'inspecteur en chef, M. Lumsden, et de lui avoir fait faire une classification autre que celle qu'il aurait faite. M. Hodgins est d'abord contraint à donner sa démission parce qu'il refuse de classifier les matières autrement que lui-même juge qu'elles doivent l'être. Il est mis dehors, et M. Lumsden le remplace. Ce dernier déclare que ses opinions sont mises de côté, et lui aussi se démet parce que, ayant à cœur l'intérêt du pays, il résiste aux demandes des entrepreneurs. Je vais vous lire ce qu'il dit dans ce témoignage, à la page 390 du rapport:

D. Voudriez-vous nous dire comment vous avez été amené à faire ce compromis dans la classification?—R. Alors que j'étais en voyage à la Tuque, dans le wagon des commissaires, on se mit à discuter la question du roc solide et ce qu'il fallait entendre par là, les morceaux de roche stratifiée ou les cailloux mesurant plus d'une verge cube, ou encore des morceaux de roche détachés de plus d'une verge cube. Tous différèrent d'opinion avec moi, c'est-à-dire les commissaires et les entrepreneurs. Le seul à partager mon avis en cette circonstance fut M. Woods, sous-ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. A mon retour ici, on me remit—je crois que c'est le président, je ne pourrais pas dire au juste—les opinions de plusieurs avocats-conseils sur l'interprétation à donner à ce devis.

Tout le monde est mis de la partie, afin de faire changer l'ingénieur d'opinion; commissaires et entrepreneurs sont intervenus; on a eu même recours aux opinions des avocats, afin de lui démontrer que les entrepreneurs ne recevaient pas plus que leur dû. En fin de compte, il s'est dit qu'il ne pouvait plus rester au service de la compagnie tout en conservant sa dignité, et il donna sa démission d'ingé-

nieur en chef du Transcontinental national. Si vous voulez bien me le permettre, je mentionnerai encore quelques cas identiques à celui-là. Je dois avouer que je n'ai pas eu de temps à ma disposition, afin de me préparer aussi soigneusement que le député de Renfrew-sud à discuter cette question; les quelques renseignements que je possède, je les ai acquis depuis le commencement du débat, je le confesse. Au cours de la séance de cet après-midi, lorsque j'ai entendu l'honorable député de Renfrew-sud nous accuser d'avoir diffamé les ingénieurs régionnaires, j'ai pris la peine de parcourir les témoignages, afin de me rendre compte par moi-même de l'attitude que ces fonctionnaires ont assumée. Et qu'ai-je constaté, à une exception près?

Ces sous-ingénieurs ont tous comparu devant la commission d'enquête, et tous, ils ont déclaré:

On nous a forcés d'adopter une classification que nous savions ne pas être correcte; mais il nous fallait bien nous y soumettre, car nous avions reçu des instructions formelles du bureau chef, des autorités qui avaient la direction de l'entreprise. Il est difficile de faire rejaillir tout le blâme sur ces fonctionnaires. Ils étaient placés dans des situations subalternes; ils avaient à gagner leur pain quotidien, et s'ils avaient refusé de se conformer aux instructions reçues, on les aurait tout simplement invités à donner leurs démissions. Si vous voulez bien me le permettre, je citerai quelques courts extraits du témoignage de l'un des sous-ingénieurs du nom de Halliday.

M. BURNHAM: A qui est allé l'argent que l'on a ainsi détourné de ses fins?

M. MIDDLEBORO : Nous avons de forts soupçons à ce propos, mais nous ne sommes pas encore en état de fournir des preuves positives. A la page 269 du rapport, on constate que la question suivante fut posée à M. Halliday:

D. Auriez-vous pu logiquement concéder du roc solide pour ces matières qui étaient composées d'argile et de sable, que nous appelons matière à cimentation, et de pierres mesurant moins d'une verge cube?—R. Non, monsieur.

D. De sorte que les instructions et la clause du roc conglomoré sont votre autorité pour vous faire appeler ces matières qui sont composées de roc détaché d'argile et de sable, du roc solide? —R. Oui.

Le témoin déclare donc carrément: Je ne croyais pas que ce fût du roc solide, et selon moi, les entrepreneurs n'avaient pas droit au prix de $1.50 par verge. Ma conscience me défendait de certifier les comptes, mais j'avais d'un autre côté, des instructions formelles du bureau chef, et je devais m'y conformer. Nous ne devons pas blâmer ce fonctionnaire, ou si nous le blâmons, nous devons reconnaître qu'il n'est pas coupable au même degré que les membres de la commission du Transcontinental, dont il prenait ses instructions, et qui semblaient être d'avis que l'entreprise devait coûter le plus cher possible.

Je me rappelle avoir lu dans le "Globe", il n'y a pas très longtemps, le compte rendu d'une réunion tenue sous les auspices du club libéral de l'université de Toronto, devant laquelle l'honorable député de Renfrew-sud a adressé la parole. Le président de l'assemblée, un jeune libéral encore assez naïf, en présentant l'ex-ministre des Chemins de fer, énuméra toutes les grandes choses que le parti libéral a faites pour le Canada, et il termina en s'écriant: Voyez-donc les sommes énormes que le gouvernement libéral a dépensées pour la construction du chemin de fer Transcontinental! Il paraîtrait que mon honorable ami lui-même n'a pu s'empêcher de sourire lorsqu'il entendit cet appel, mais il est en frais de le justifier entièrement aujourd'hui.

Je vous citerai maintenant une partie du témoignage d'un autre de ces sous-ingénieurs, M. Dick, qui se trouve à la page 261 des témoignages:

D. Pouvez-vous vous figurer que l'on puisse y inclure autre chose, étant donné que vous ne voulez parler que du roc?—R. Non.

Q. Mais vous y avez inclu autre chose, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. A votre propre avis, faudrait-il y comprendre autre chose?—R. Je n'ai fait que classifier suivant mes instructions. Nous avons reçu des instructions supplémentaires aux devis, donnant la décision de l'ingénieur en chef, et nous nous sommes guidés par ces instructions.

Bien qu'il ne dise pas en toutes lettres qu'il en a agi de cette façon parce que les ordres avaient été modifiés, on peut en conclure, à mon sens, qu'il a fait la classification des matériaux de cette manière-là, parce qu'il a reçu les instructions en conséquence du bureau chef.

A la page 278, nous trouvons le témoignage de M. Black, un ingénieur qui a été au service du Pacifique-Canadien pendant 11 ans. On lui a posé la question suivante:

D. Dans la classification sur le Pacifique-Canadien, avez-vous jamais classifié ce que nous comprenons par roc congloméré comme roc solide?—R. Non, monsieur, pas comme roc solide.

D. Avez-vous déjà eu connaissance qu'on eût classifié sur le Pacifique-Canadien comme roc solide ce qui n'était pas du roc?—R. Pas à ma connaissance.

D. Avez-vous déjà entendu dire que quelqu'un ait classifié des matériaux mixtes comme étant du roc solide?—R. Non, monsieur.

Et c'est ainsi tout le long du rapport. Jamais les sous-ingénieurs n'auraient, sauf quelques exceptions, consenti à classifier ces matériaux comme du roc solide, si on les avait laissés agir selon leur propre jugement.

Je désire maintenant discuter brièvement la question des viaducs de bois. Mon honorable ami de Renfrew-sud semble aujourd'hui professer l'opinion qu'il n'est pas de bonne politique d'établir des viaducs de bois de première classe, lorsqu'on construit une voie ferrée.

Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est que la meilleure manière de procéder en cette matière, c'est de suivre l'exemple que nous donnent les experts. L'honorable député de Renfrew-Sud nous a déclaré que, M. Kelliher, l'ingénieur du Grand-Tranc-Pacifique, est un expert dont on ne peut mettre en doute ni l'expérience ni l'intelligence en fait de construction de chemins de fer. Ce monsieur est l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, et en cette qualité, il est supposé diriger la construction de la section occidentale de ce chemin de fer. Nous pouvons également supposer que le Grand-Tronc-Pacifique, qui aura la propriété de cette voie ferrée, désire qu'elle soit construite de la manière la plus économique possible, afin que la compagnie soit en état de transporter les marchandises aux plus bas prix. Or, que se passe-t-il sur la section occidentale du Grand-Tronc-Pacifique? Est-ce que l'on a construit tout de suite là-bas des ponts en fer et en béton, au lieu de viaducs en bois? Non; ce n'est pas la politique que l'on y a suivie. J'ai ici une lettre de M. C. Schreiber à ce sujet, et en passant, je peux bien constater que l'honorable député de Renfrew-sud ne mettra certainement pas en doute l'exactitude des déclarations de M. Schreiber, après l'avoir proclamé lui-même l'un des ingénieurs les mieux qualifiés que nous ayons en Canada, en fait de construction de chemins de fer. Si c'est une politique saine et économique que nous avons suivie sur la section orientale du Transcontinental, c'est-à-dire de bâtir tout de suite des ponts d'acier fort coûteux, au lieu de commencer, comme c'est la coutume, par l'établissement de viaducs que l'on remplit plus tard à fur et à mesure, lorsque les convois circulent, ne se trouvera-t-il pas un homme qui puisse m'expliquer la raison pour laquelle on n'a pas fait la même chose sur la section de l'ouest?

Nous constatons au contraire que, sur la section de l'ouest, le Grand-Tronc-Pacifique, qui construit cette partie du Transcontinental pour lui-même, et de la manière la plus économique qu'il soit possible de le faire, a construit sur le section de la prairie 11 ponts d'acier, 197 ponts en bois et 1,687 ponceaux en bois. Sur la section des montagnes, le Grand-Tronc-Pacifique a construit 57 ponts d'acier, 200 ponts et viaducs en bois et 1,388 ponceaux en bois. A mon sens, c'est là une preuve concluante que la meilleure manière de construire économiquement un chemin de fer dont on attend d'excellents résultats, c'est de suivre l'exemple de ceux qui savent ce dont ils parlent, je veux dire: les autorités du Grand-Tronc-Pacifique, du Grand-Tronc et les ingénieurs qui sont au service de ces grandes compagnies. On n'a évidemment pas suivi la bonne méthode sur la section est, dans le but apparent d'augmenter le coût de la construction, en bâtissant de suite les ponts de fer permanents, avec le résultat que tout en augmentant le coût des travaux, on les a en même temps retardés.

Maintenant, je désire ajouter quelques mots au sujet des ateliers de Transcona. Loin de moi l'idée de prétendre que j'ai étudié la question au point de vue de la loi, mais ce qui me frappe en tout cela, c'est que l'on aurait certainement mentionné quelque part une entreprise dont le coût est estimé à $4,500,000, si l'on avait eu l'intention de la faire exécuter par le Gouvernement. En second lieu, si c'était l'intention, dès le début de l'entreprise, de faire bâtir ces ateliers par le Gouvernement, pour être affectés au seul usage de la section est du Transcontinental, ne serait-ce pas raisonnable de supposer qu'on aurait construit des usines juste assez considérables pour que l'on puisse y réparer le matériel roulant de la division est?

Mais quelle est la situation? Nous nous trouvons en face d'ateliers, qui coûteront $4,500,000; ils sont situés au terminus du chemin de fer du gouvernement, mais au centre même du réseau du Transcontinental, entre la côte du Pacifique et Moncton.

Ça m'a tout l'air comme si le Grand-Tronc-Pacifique avait l'intention de se servir de ces ateliers également pour son matériel roulant de la section ouest, soit 1,800 milles de voie ferrée. En d'autres termes, nous sommes en frais de construire des ateliers si vastes, que l'on a évidemment l'intention de les faire servir non seule-

ment aux réparations de notre chemin de fer, mais de tout le réseau du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député de Renfrew-sud admet que ces ateliers sont bien trop vastes pour les besoins du moment, mais il prétend qu'ils ont été construits en vue des développements que ce chemin de fer est susceptible d'acquérir dans l'avenir. Mais d'où pourraient bien provenir ces développements dans l'avenir, je le demande? Ils ne peuvent évidemment pas provenir de la section est, car nous n'avons pas d'embranchements dans cette direction-là. Il n'y a donc que la section ouest et ses embranchements qui soient susceptibles d'être développés, comme, par exemple, l'embranchement qui va de Superior-Junction à Fort-William. A l'heure actuelle la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'est fait autoriser par le Parlement à construire 8,000 milles d'embranchements dans l'Ouest, et elle a déjà construit 1,000 milles. Les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan ont garanti les obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $15,000,000, afin d'assurer la construction de ces embranchements, et ces deux provinces ont autorisé une émission d'obligations pour garantir la construction de cinq autres embranchements.

Et ces deux provinces ont autorisé une émission d'obligations pour cinq autres embranchements, et il est à supposer que ces ateliers ont été établis au coût de probablement deux ou trois millions de dollars de plus qu'il eût été nécessaire, afin de pouvoir faire face au développement de la section ouest du Transcontinental et obliger le Gouvernement à en défrayer le coût en les mettant à l'extrémité de la section est.

Mon honorable ami a parlé de la question de l'adjudication d'entreprise pour le canal Welland, et il avait bien le droit de le faire. Je désire faire remarquer à mon honorable ami que je me suis donné la peine d'examiner ces contrats, afin d'en connaître les conditions de soumissions, et je vois qu'on a demandé aux entrepreneurs de faire un certain dépôt, et qu'ils savaient qu'on ne leur demanderait pas de déposer autre chose. Ils ne furent pas forcés de faire un autre dépôt. Ces dépôts représentaient en tout moins que 5 p. 100 du chiffre total de l'entreprise. Qu'en est-il résulté? Il en est résulté que pour la première section il y eut dix soumissionnaires, pour la seconde section sept, pour la troisième neuf, et pour la quatrième section neuf soumissionnaires. En ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique, il y eut un soumissionnaire pour une entreprise, et seulement deux soumissionnaires pour chacune des huit autres entreprises. En un cas nous avons de la concurrence, et dans l'autre cas aucune concurrence, et il en résulte que les travaux du canal Welland se poursuivent dans les limites des états estimatifs des ingénieurs du Gouvernement. C'est là la différence entre les deux entreprises.

M. CROTHERS: Moins que les états estimatifs.

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami dit que c'est moins que les états estimatifs. Mais je puis assurer qu'au moins les états estimatifs ne sont pas dépassés.

M. GRAHAM. Les travaux ne sont pas encore terminés, ce qui fait toute la différence du monde.

M. MIDDLEBRO: Pour terminer, je crois avoir démontré que ce chemin de fer ne pourra jamais contribuer à l'abaissement des taux de transport dans l'ouest à cause des frais exceptionnels entraînés par sa construction. En quelque temps que ce soit qu'on accuse le Grand-Tronc-Pacifique d'avoir des taux excessifs, la réponse sera toute prête.

On répondra à la commission des chemins de fer: "Cette ligne nous a coûté $102,000 par mille, voici nos frais d'exploitation, voici nos obligations et voici notre stock; nous ne pouvons pas payer de dividendes, pas même le loyer, et il nous est impossible d'abaisser nos taux de marchandises". La position en laquelle vous vous trouvez est donc d'avoir payé pour quelque chose qui ne remplit pas l'objet qu'on avait en vue et qui a coûté trois ou quatre fois plus que le coût estimatif. Et le Gouvernement ayant été élu sur la foi des représentations faites au peuple, il est grandement temps qu'une commission fasse quelque chose afin que le peuple sache exactement ce que coûte ce chemin de fer, et sur qui s'appuient les dépenses, et afin qu'il sache aussi qu'il n'y a aucune probabilité que les taux soient abaissés par suite de cette construction.

M. F. B. CARVELL (Carleton) N.-B.): A cette heure avancée de la séance, j'espère que mon honorable ami m'excusera si je n'essaie pas de le suivre dans ses réminiscences historiques si intéressantes relatives à des choses qui se sont passées il y a dix ans, et qui sont des faits politiques qui ont été discuté à satiété en ce Parlement et par tout le pays, qui ont donné lieu à deux élections générales et qui ont été décidés en

un sens contraire aux opinions exprimées par mon honorable ami. Je préfère aborder la véritable question en ce moment en discussion. Ne nous éloignons pas du fait que la question en ce moment en discussion est un amendement à la motion demandant que la Chambre se forme en comité de subsides, condamnant ce Gouvernement pour avoir soumis à cette Chambre et au pays le rapport Gutelius-Staunton au sujet de la construction du Transcontinental. Autant que la chose me concerne, je vais serrer ce sujet d'aussi près que possible.

M. R. B. BENNETT: Ecoutez! écoutez!

M. CARVELL: Cela paraît étonner mon honorable ami. J'espère que quand il aura l'occasion d'adresser la parole, il ne fera pas comme mon honorable ami de Grey-Nord, mais qu'il s'en tiendra au fond même du sujet et qu'il nous parlera de M. Gutelius et de M. Staunton.

M. BENNETT: Laissons Laurier finir son œuvre.

M. CARVELL: Mon honorable ami de Calgary me paraît quelque peu excité.

M. BENNETT: Pas du tout.

M. CARVELL: Mon honorable ami de Grey-nord a discuté dans une certaine mesure le véritable sujet du rapport; et je puis lui promettre qu'avant de finir j'essaierai de réfuter quelques-uns des arguments qu'il a invoqués à propos de certaines choses comme la classification. Quand ces messieurs de la droite ont pris en mains les rênes du pouvoir il y a un peu plus de deux ans, nous savions tous qu'ils brûlaient du désir de créer un scandale; en tirant parti, pour cela, de la construction de ce grand chemin de fer national. A tout prix, il leur fallait ce scandale. Naturellement, la chose la plus importante, dans les circonstances, était de trouver le mécanisme qui mettrait l'affaire en branle. Ils parcoururent tout le pays, afin de trouver les hommes qu'il leur fallait, et finalement ils en trouvèrent deux contre lesquels, personnellement, je n'ai rien à dire. L'un de ces hommes est un avocat, un tory, et un aspirant politicien venant de Hamilton, un homme que l'on affirme avoir déjà dit en cette ville devant des gens qui sont en cette ville ce soir même, que cela faisait du bien à son cœur tory de sentir qu'il avait enfin la chance de pouvoir montrer à ces infâmes grits de quel bois il se chauffait. L'autre est un ingénieur qui, je crois, était autrefois citoyen des Etats-Unis. Je n'ai pas de reproches à lui faire pour cela, parce que s'il possède toutes les qualités qu'on demande à un ingénieur il est parfaitement apte à juger l'œuvre entreprise par le précédent Gouvernement et par l'ancienne commission.

Il est arrivé au Canada il y a dix ou douze ans, et peu après son arrivée il entra à l'emploi du Canadien-Pacifique, qui l'avait chargé d'un certain travail dans l'Ouest. Quand ce travail fut terminé, il fut transféré aux bureaux de Montréal pour y occuper une position entraînant, je l'admets, une certaine responsabilité. Je crois qu'il fut alors nommé adjoint de l'ingénieur en chef. Cet ingénieur en chef donna sa démission et retourna aux Etats-Unis, mais M. Gutelius ne fut pas promu pour remplir cette vacance. On en nomma un autre, et M. Gutelius continua à occuper son ancienne position. Le nouveau titulaire se retira à son tour, et M. Gutelius ne fut pas encore promu. Après être resté quelque temps à Montréal, sans qu'il eût aucune expérience des travaux topographiques non plus que d'ouvrage de classification et de construction, et après n'avoir fait jusqu'alors qu'un simple travail de routine dans les bureaux, M. Gutelius fut retiré du département des ingénieurs du chemin de fer et envoyé à North-Bay en qualité de surintendant de division d'une ligne qui est terminée depuis vingt-cinq ans. Ses seules fonctions consistaient à faire rapport de ce qui se passait de jour en jour et de mois en mois, c'est-à-dire à occuper une position considérée comme une " sinécure de tout repos " par les ingénieurs et les employés de cette grande compagnie. Pour une certaine raison étrange qui n'a pas été rendue publique, c'est là l'homme que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer est allé chercher dans les bois des environs de North-Bay et qu'il a amené ici, non seulement pour tenter de noircir le caractère du précédent gouvernement—ce sujet importait peu—mais afin de faire un rapport qui a causé et causera plus de mal au Canada que tout le bien que le présent gouvernement pourrait lui faire en dix ans. Ce rapport a fait connaître au peuple de ce pays et aux grands financiers de l'univers qui nous prêtent de l'argent, que le Grand-Tronc-Pacifique ne pourra jamais gagner assez d'argent pour payer ses dépenses et ses intérêts. Ce rapport a mis le Grand-Tronc-Pacifique en une telle posture qu'il lui sera presque impossible de se procurer d'autres fonds. Ce rap-

port a fait connaître au peuple de ce pays que nous avons gaspillé 40 millions de dollars, et il va en résulter pour le Canada des dommages incalculables. Ce sont là les deux hommes qui ont été chargés par mon honorable ami de faire ce rapport, et c'est à propos de ce rapport, et de ce rapport seulement, que je désire faire les quelques observations suivantes.

Nous savons qu'il y a quatre ou cinq mois un article inspiré est paru un matin dans tous les journaux conservateurs du pays, faisant connaître que la commission d'enquête avait découvert que quelque chose comme 44 ou 45 millions de dollars avaient été absolument gaspillés, et même plus que cela, dans la construction du Transcontinental. Cela fut annoncé à son de trompe par tout le pays, et eut son écho en Europe, aux Etats-Unis, et en réalité par tout l'univers.

L'honorable représentant de Mackenzie (M. Cash), au commencement de cette session, a produit ici un journal publié à Los Angeles, Californie, avec un en-tête énorme annonçant que le gouvernement libéral du Canada avait volé $45,000,000. Vous devez aussi vous rappeler que les journaux conservateurs du pays annoncèrent aussi en outre que le parti libéral avait volé beaucoup d'argent. Finalement, et après avoir pris leur courage à deux mains, ils préparèrent une sorte de résumé de ce que le rapport allait être et ils répandirent cela par tout le pays. Si vous désirez voir en quoi consiste l'essence, je dirais plutôt la quintessence, du journalisme jaune, vous n'avez qu'à aller à la Bibliothèque et parcourir la première page du numéro du "Star" de Montréal qui a paru au lendemain de cette déclaration. Tous les journaux torys de moindre importance, par tout le pays, ont publié pour ainsi dire le même rapport; seulement, ne pouvaient pas y consacrer autant d'espace et les en-têtes n'étaient pas en caractères aussi apparents.

M. MURPHY: Ils n'y trouvaient sans doute pas autant leur compte.

M. CARVELL: Mon honorable ami est d'avis qu'ils n'y trouvaient pas autant leur compte, mais en ce qui concerne les bénéfices qu'ils pouvaient en retirer ils poursuivirent exactement la même tactique par tout le Canada. Nous demandâmes immédiatement sur quelle preuve on s'appuyait pour établir la véracité de ce merveilleux rapport. On nous répondit que cette preuve nous serait fournie incessamment. C'est à un journal de Montréal que fut confiée l'impression des dépositions, et au fur et à mesure que les feuillets étaient publiés, certaines déductions furent versées pour ainsi dire goutte à goutte aux journaux torys, et l'on inonda tout le pays de racontars injustes et malhonnêtes durant plus d'une quinzaine avant même que nous pussions être en possession des documents.

Finalement, nous avons reçu les documents et nous avons voulu les discuter il y a une semaine afin d'exposer la question au pays le plus tôt possible; mais on nous a demandé poliment d'attendre encore une semaine et naturellement nous avons dû y consentir.

Nous pouvons donc discuter toute cette affaire. Il est vrai qu'après le merveilleux et puissant discours prononcé par mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), hier et cet après-midi, il est presque inutile qu'aucun de nos collègues en parle davantage. Mais afin de compléter si possible l'exposé si complet de mon honorable ami de Renfrew-sud, je désire prononcer quelques paroles sur cette importante question. En ce qui me touche, et je crois avoir exprimé l'opinion de tous mes honorables collègues de l'opposition, nous tenons à dire la vérité au peuple canadien. Nous espérons que cette vérité sortira de nos frontières et que les habitants du monde civilisé qui ont lu ces déclarations fausses et dommageables répandues par la publication de ce rapport pourront se rendre compte un peu des faits et avoir une autre opinion des Canadiens que celle qu'ils ont acquise en lisant ce rapport.

J'ai lu toutes les dépositions qui nous ont été communiquées et quiconque parcourra ces témoignagnes se rendra compte que les commissaires étaient obsédés par certaines idées fixes. Je ne dirai pas qu'ils étaient des visionnaires, mais on pourrait s'imaginer qu'ils avaient une araignée au plafond. M. Lynch Stauntotn n'avait qu'une théorie, celle de prouver par tous les témoins qu'il y avait eu des excès dans la classification et que ces excès existaient quand les roches conglomérées étaient prises pour des roches solides et quand le déblai ordinaire était classé comme roche meuble. Quant à M. Gutelius, il se souciait fort peu de la classification, mais sa théorie était: Ponts de bois et rampes de vitesse. C'est le résumé de l'examen de tous les témoins par ces deux messieurs.

J'ai été non seulement charmé mais quelque peu surpris, il y a environ une semaine, à un dîner donné par les étudiants de McGill, à Montréal, d'entendre une dé-

claration faite par M. C. H. Cahan, bien connu du très honorable premier ministre (M. Borden), et qui est non seulement un avocat de talent très estimé dans l'est, mais comme il l'a dit à cette occasion, un tory bien teint, un homme qui a lutté toute sa vie contre le parti libéral et qui a été pendant quelques années chef de l'opposition conservatrice en Nouvelle-Ecosse.

Mon honorable ami a pu voir dans les journaux ce qu'a dit alors cet honorable citoyen. Les journaux n'ont pas répété avec la motié autant de force que M. Cahan l'a affirmé, que ce n'était pas jouer franc jeu, comme avait l'habitude de nous le dire l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster), que de faire des enquêtes à la façon de la chambre étoilée, de convoquer des témoins sans leur donner le secours d'un avocat et d'obtenir des renseignements faux qui désignaient comme malhonnêtes la moitié des citoyens de la nation et le chef d'un grand parti comme responsable de cet état de choses. Ce n'était pas jouer franc jeu, a-t-il dit, que de répandre ces rapports dans tout le Canada et dans le monde entier. Quiconque professe des principes de justice et d'équité reconnus devant les tribunaux pour chercher à se rendre compte des faits, et lira complètement les témoignages, arrivera à la conclusion qu'il y a eu une tentative de peindre le tableau aussi noir que possible. Si vous lisez les dépositions jusqu'au bout, vous verrez que ces deux messieurs ont employé dans la conduite de cette enquête les moyens usités devant les tribunaux de police.

Ils ont cité des témoins qui tous ou à peu près, sauf trois, étaient des hommes à leur service; des hommes qui avaient des familles à nourrir et dont la situation avait une importance pour eux et qui auraient éprouvé une souffrance d'être révoqués sommairement de leur position d'ingénieur ordinaire. C'est ce genre de témoins que ces messieurs ont fait comparaître. C'est ce genre de témoins qui ont été soumis, autant que cela fut possible, à des méthodes coercitives pour les obliger à faire des déclarations qui pussent corroborer les théories de ces deux inquisiteurs, car je ne peux pas les appeler commissaires. Si mes honorables amis veulent un exemple de la manière dont ces témoins ont été traités, je leur dirai de chercher le nom d'un témoin, M. Charlton. Je ne le connais pas, mais je trouve sa déposition à la page 225 de l'enquête.

Mes honorables collègues constateront que dans une enquête qui comprend quatre ou cinq pages. M. Lynch-Staunton l'a entrepris dix fois et M. Gutelius dix fois. Ils ont dû s'y reprendre à dix fois pour obtenir de cet homme le témoignage qu'ils voulaient avoir. Le genre d'inquisition qu'ils ont fait subir à ce témoin est à peu près le même qu'ils ont imposé à tous ceux qui ont comparu devant eux. Il y a eu une tentative préméditée de terroriser les hommes qui travaillaient sous leur direction, de terroriser ceux qu'ils retribuaient, de terroriser ceux qui comptaient sur eux pour vivre et cela pour les induire à faire des déclarations qui confirmeraient les théories chères à ces deux inquisiteurs.

Il y a une chose pour laquelle j'accorderai à ces deux messieurs un certain degré de mérite, c'est d'avoir évité avec soin de déclarer carrément qu'il y avait eu fraude commise par quelqu'un à partir du chef jusqu'aux ingénieurs ordinaires. Vous pouvez lire ce rapport d'un bout à l'autre et vous ne pouvez pas y trouver une seule accusation de fraude portée contre quelqu'un. Vous trouverez très souvent répétée la déclaration que la ligne coûte plus d'argent qu'elle n'aurait dû coûter. Vous trouverez à chaque instant que si on avait construit des ponts sur chevalets au lieu de remblais solides, cela serait revenu moins cher. Mais vous n'avez pas besoin de M. Staunton ou de M. Gutelius pour vous dire cela. Un simple cultivateur aurait pu vous l'apprendre.

M. BELAND: Et vous ne l'auriez pas payé si cher pour le renseignement.

M. CARVELL: Vous n'auriez pas eu à payer $65,000 à ces deux messieurs pour vous dire cela, et vous aurez à payer $100,000 avant d'en avoir fini. Vous n'avez pas besoin d'hommes payés $65,000 pour vous dire que des ponts en bois coûteront meilleur marché que des ponts en fer, et vous n'avez pas à chercher d'hommes aussi dispendieux pour vous dire qu'en construisant une ligne avec une pente de 1 p. 100 au lieu de $\frac{4}{10}$ p. 100, cela vous coûtera moins cher. Mais dans beaucoup de régions du pays si vous vous contentez de pentes de 1 p. 100 ou de $1\frac{1}{2}$ p. 100, vous n'avez presque pas de travaux à faire, parce que vous montez simplement une colline et vous en descendez une autre, c'est une pente de vitesse.

Un DEPUTE: Une descente en tobog gan.

M. CARVELL: Mais si vous tenez à construire une voie sur laquelle vous pourrez faire vos affaires convenablement, vous devez l'avoir horizontale et assez droite. Il est vrai que ces messieurs vous disent qu'une voie semblable vous coûtera

plus cher que la construction qu'ils vous conseillent.

Ces messieurs vous exposent ensuite comment on a dépensé plus d'argent qu'il n'était nécessaire. Mon honorable ami de Renfrew-sud a parlé de tout ce qui concernait les ateliers de Transcona, de Québec, des viaducs en bois et je ne répéterai pas ce qu'il a dit, mais j'essaierai, aussi poliment que possible, de traiter de la question de la classification. Je le ferai parce que si les commissaires ont pris grand soin de ne porter aucune accusation de fraude, ni même de laisser entendre qu'il y a eu fraude, pourtant tous les journaux conservateurs du Canada n'ont pas hésité à employer les plus gros caractères qu'ils ont pu trouver dans leur réserve pour dire que le parti libéral avait volé $40,000,000 dans la construction de ce chemin de fer. Et ce soir, mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro), a cotoyé le danger de très près et a failli insinuer qu'il y avait eu fraude à propos de la classification. L'honorable député (M. Middlebro) paraît, comme les commissaires, avoir une rancune particulière contre un certain M. P. Davis. Je ne connais pas ce M. P. Davis, je n'ai jamais eu le plaisir de le rencontrer, mais je sais que c'est un homme public et un entrepreneur et mes honorables amis d'en face le connaissent aussi. La principale accusation qu'ils portent contre M. M.-P. Davis, en particulier, et le Transcontinental en général, repose sur la classification mauvaise de la roche solide et de la roche meuble. Je vois que mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) prend quelque intérêt à cette question et en parlant de la classification je suppose que j'ai mis le pied sur son terrain réservé. De peur que l'honorable député n'ait pas étudié l'historique de cette question, je demanderai à la Chambre de me prêter son attention, pendant que je ferai un résumé de la classification de la roche solide ou roche conglomérée.

L'honorable député de Grey-nord s'est donné beaucoup de peine pour lire le témoignage de M. O'Brien, l'entrepreneur, quand on lui a demandé s'il avait jamais été autorisé auparavant à compter comme roche solide ce qu'on appelle roche conglomérée, question à laquelle il a répondu non. Mais les commissaires n'ont pas demandé à M. O'Brien s'il avait jamais rencontré auparavant cette même classe de matériaux. Oh, non.

Ces inquisiteurs prenaient bien garde de poser des questions qui auraient pu provoquer de la part du témoin des réponses qui n'auraient pas été de leur goût. Jamais de ma vie je n'ai vu une enquête conduite avec autant de partialité. Tout l'interrogatoire de M. O'Brien est dirigé de manière à ne faire dire aux témoins que ce que les commissaires veulent lui faire dire. Comme l'ancienne commission du Transcontinental n'était pas représentée et que les témoins n'étaient pas soumis à un contre-interrogatoire, les enquêteurs ont eu toute la latitude possible pour se procurer des dépositions favorables à leurs prétentions.

Mais, heureusement pour nous et pour le pays, cette classification de la roche conglomérée n'est pas nouvelle. Elle a déjà été discutée ici même, à plusieurs reprises; elle a été également discutée en dehors de cette Chambre et je suppose que tous les députés la connaissent aussi bien que moi. Cependant, pour l'information de quelques-uns de nos honorables amis de l'extrême droite qui, comme l'honorable député de Calgary (M. Bennett), sont relativement nouveaux dans cette Chambre et ne se sont pas donné la peine d'étudier ces questions, je donnerai un court historique de cette classification de la roche conglomérée.

Dès 1907, M. Woods, ingénieur en chef adjoint du Grand-Tronc-Pacifique, se plaignit aux commissaires de ce que trop de remblai était classé comme roche compacte, dans la province de Québec. Il ne faut pas oublier qu'aux termes du marché conclu entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, cette dernière devait être consultée dans la concession des travaux et avait le droit de faire inspecter ceux-ci par ses propres ingénieurs. Ces ingénieurs avaient non seulement le droit, mais le devoir de protester auprès de la commission contre tout ce qui, dans leur opinion, n'était pas de nature à sauvegarder les intérêts du pays et de la compagnie. N'oublions pas que c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui doit exploiter la ligne et qui paiera 3 p. 100 sur le coût de la voie, après une certaine période d'exploitation gratuite. M. Woods, en sa qualité d'ingénieur en chef adjoint du Grand-Tronc-Pacifique, se plaignit de la quantité de remblai classée comme roche compacte dans la section B.

Il écrivit à M. Lumsden et de nombreuses lettres furent échangées. Les avocats les plus renommés du Canada furent consultés et l'on trouvera ces consultations dans un rapport qui a été déposé, il y a quelques années. Je ne les citerai pas; je me bornerai à donner les noms de quelques-uns de

ces avocats: M. George F. Shepley, de Toronto, M. Eugène Lafleur, de Montréal, M. Ritchie et une demi-douzaine des principaux avocats du pays.

M. MACDONALD: Sir Alexandre Lacoste.

M. CARVELL: Oui. Sir Alexandre Lacoste.

M. MACDONALD: Un nom qui doit avoir beaucoup de poids auprès de l'honorable député de Saint-Antoine.

M. CARVELL: L'opinion de sir Alexandre Lacoste doit avoir beaucoup de poids auprès de tous les membres de cette Chambre, qu'ils viennent de la province de Québec où d'ailleurs. Toutes les sommités du Barreau ont été consultées sur l'interprétation à donner à cette clause du contrat concernant la roche compacte. Pour plus de clarté, je citerai la clause elle-même, telle qu'elle se trouve à la page 98 du recueil des pièces :

Les excavations en roche compacte comprendront la roche de plus d'une verge cube trouvée en bancs ou masses, lorsque l'ingénieur sera d'opinion qu'il est préférable de l'enlever par le pétardement.

La question est de savoir si le mot "masses" veut dire une masse compacte de roches d'une verge cube ou plus, ou une masse de roches composée d'un certain nombre de plus petits morceaux, conglomérés de manière à faire un tout compact. J'expose la question à ma manière, mais je crois que mon explication rend assez bien le point en litige entre les parties intéressées.

Tous les avocats dont j'ai parlé ont été d'avis que l'interprétation à donner à cette clause du contrat était que, quel que fût le volume des roches, du moment qu'elles étaient conglomérées, elles devaient être classées comme roche compacte et que lorsqu'il s'en rencontrait, l'entrepreneur avait droit au prix stipulé pour les déblais en roche compacte.

Les commissaires demandèrent aussi l'opinion de M. Newcombe. On la trouvera à la page 384 du rapport. Ce merveilleux ingénieur, M. Gutelius, après avoir lu la lettre de M. Newcombe, persiste à dire que ce dernier ne partage pas l'avis des avocats que je viens de mentionner, mais qu'il est d'accord avec lui et M. Lynch-Staunton. Je vais donner lecture de la lettre de M. Newcombe et la Chambre et le pays décideront si M. Gutelius comprend l'anglais et est en état d'interpréter une opinion donnée par un homme comme M. Newcombe. La lettre

est datée du 6 janvier 1908, et est adressée au secrétaire de la commission du Transcontinental-National; elle est ainsi conçue:

En réponse à votre lettre du 20 courant, à laquelle vous joignez la correspondance relative à la classification de matières déblayées et à l'interprétation donnée aux articles 33, 34, 35 et 36 du devis arrêté pour la construction du Transcontinental, division de l'Est, j'ai l'honneur de vous dire qu'après l'examen des pièces soumises, je ne vois aucune raison pour ne pas accepter la classification telle que définie par l'ingénieur en chef, dans sa lettre du 16 du mois dernier à MM. les commissaires, sauf lorsqu'il dit que les "pierres conglomérées (chacune desquelles mesurant plus d'un pied cube).... dont l'enlèvement pourrait, au jugement de l'ingénieur, nécessiter l'emploi de la poudre", doivent être, par l'article 34, classées comme roche compacte. Je ne saisis pas sur quoi l'ingénieur en chef se fonde pour limiter comme il le fait la grosseur de ces pierres. Le devis parle de pierres trouvées par bancs ou masses de plus d'une verge cube pour lesquelles au jugement de l'ingénieur, le meilleur procédé d'enlèvement pourra être le pétardement. Si des pierres conglomérées peuvent être considérées comme une masse, et si, pour creuser il peut être plus avantageux de se servir de la poudre, je ne vois pas qu'il importe de distinguer entre celles qui ont plus et celles qui ont moins d'un pied cube; et si les pierres conglomérées ne sont pas considérées comme une masse, que la grosseur minimum qui peut les faire classifier comme roche compacte excède une verge cube.

Dans l'autre partie de la lettre, M. Newcombe dit que c'est une question qui regarde exclusivement les ingénieurs et qu'ils doivent décider chaque cas, à mesure qu'il se présente. C'est après avoir pris connaissance de cette lettre de M. Newcombe que M. Gutelius persiste à dire que M. Newcombe ne partage pas l'opinion des avocats qui ont été consultés sur l'interprétation à donner à cette clause.

Après cela, M. Lumsden, qui était à cette époque l'ingénieur en chef de la commission, s'est adressé à M. Collingwood Schreiber dont je n'ai pas à faire l'éloge ici, car depuis trente ou quarante ans, il est à la tête de sa profession dans ce pays; c'est un homme qui a été mêlé à toutes les grandes entreprises du Canada, depuis la Confédération, et dont l'opinion serait acceptée par tous les ingénieurs, par tous les entrepreneurs, par tous les hommes politiques, libéraux ou conservateurs, de ce pays.

Au début, M. Lumsden ne partageait pas, sur cette question d'interprétation, l'opinion des avocats que j'ai mentionnés. M. Lumsden est maintenant un vieillard et rien n'est plus intéressant que d'étudier l'art merveilleux avec lequel les commissaires enquêteurs ont dirigé son interrogatoire. Au lieu de lui poser des questions, ils lui disent: Vous avez fait ceci; vous avez fait cela; il répond toujours "oui". Il dit "oui" inva-

riablement à tout ce qu'on lui demande. Entre autres choses, il déclare qu'il a toujours été opposé à cette classification, mais que, pour une raison ou pour une autre, son opinion a toujours été mise de côté et qu'il a été amené à accepter celle des autres.

A ce moment-là, M. Schreiber occupait une position unique, la position la plus indépendante qu'un homme puisse occuper sur cette question: il avait été choisi comme ingénieur consultant du Gouvernement. Mes honorables amis de la droite m'objecteront peut-être que les avocats étaient payés par les entrepreneurs et que leur opinion n'est pas entièrement désintéressée. Or, voici celle d'un homme qui, pendant plus d'un quart de siècle, a rempli les fonctions d'ingénieur en chef du département des Chemins de fer et des Canaux et à qui on venait de confier le poste honorifique d'ingénieur consultant du gouvernement et de la commission du Transcontinental; l'opinion d'un homme à qui tout le monde s'adresse, en dernier ressort, pour trancher toute contestation relevant du génie civil. Sa déposition, donnée sous la foi du serment, se trouve à la page 479 du rapport. Je n'en citerai qu'un extrait, mais les honorables députés peuvent la lire en entier et constater que le passage cité contient la substance de son opinion sur cette question de classification:

D. Savez-vous que M. Lumsden interprétait cette caluse 34, celle qui a rapport à l'excavation dans la roche compacte, de manière à exclure de cette classification tout ce qui n'était pas de la roche compacte?—R. Oui.

D. Seriez-vous de cet avis?—R. Tout ce qui n'est pas roche devait certainement en être exclu.

D. Et, ensuite, M. Lunmsden nous déclare qu'on lui a fait voir les opinions de plusieurs avocats éminents, opinions obtenues par les entrepreneurs, à l'appui de leurs prétentions au sujet de l'interprétation de ces clauses et que, comme ces opinions différaient de la sienne et que les commissaires n'étaient pas de son avis, il en est venu à modifier son point de vue du cahier des charges. Saviez-vous cela?—R. Je savais que des avocats éminents avaient soumis leurs opinions au sujet de la classification, mais je ne savais pas que M. Lumsden avait modifié ses vues.

D. Il nous dit qu'il l'a fait et je crois qu'il l'a dit aussi au cours de l'enquête Lumsden. Il a modifié ses vues de manière à comprendre daans la classification des matières qui ne sont pas de la roche compacte, quand ils sont mêlés avec de la roche, c'est-à-dire la matrice dans laquelle se trouve la roche?—R. Voulez-vous parler de ce qu'il appelle roche conglomérée?

D. Oui?—R. Oui, je savais qu'il existait de ce conglomérat, mais je ne savais pas qu'il n'était pas d'accord auparavant sur ce point.

D. Savez-vous qu'il avait d'abord prétendu que, même dans le conglomérat, aucune des parties des matériaux d'interstices ne pouvait se compter comme roche compacte?—R. Non, je ne comprends pas cela. Ce que je comprenais par sa définition de conglomérat, c'étaient des fragments de roc liés ensemble en masses de pas moins qu'une verge cube.

Il en est ainsi du reste de la page et d'une partie de la page suivante. Autrement dit, M. Collingwood Schreiber déclare qu'il n'a exercé aucune influence sur M. Lumsden et qu'il ignorait que ce dernier ne partageait pas son avis ou celui d'un autre. Quelques jours après, M. Lumsden a publié ce qu'on a appelé la fameuse copie au bleu. On en trouvera une copie au registre des exhibits sous le numéro 16. Dans cette fameuse copie au bleu on illustre les tranchées qui devaient classifiées comme étant de la roche compacte, la fameuse copie au bleu dont il est spécialement question, en ce moment, porte le n° 5. Elle fait voir la quantité de morceaux de roche de différentes grosseurs, toutes ne mesurant pas une verge cube, à peine, unies ensemble par un ciment naturel quelconque. On adresse cette copie au bleu aux ingénieurs et on leur dit de classifier comme roche compacte toute la matière semblable qu'ils peuvent trouver. Depuis lors, lorsqu'on trouve cette matière, on la classifie comme étant de la roche compacte et l'on observe ainsi les instructions de l'ingénieur en chef de la commission. Celui-ci a dit aux ingénieurs d'en agir ainsi, parce qu'il était convenu—ce qui était le fait de tous ceux qui l'entouraient—que la seule manière à suivre pour interpréter les p'ans et devis consistait à tenir pour de la roche compacte la matière dont il a été question. Il s'agissait de roche en masses d'un ou de deux pieds cubes; il va sans dire que puisqu'il s'agissait d'une verge cube on ne saurait douter qu'il était question de roche compacte. Ce document porte la signature de Hugh T. Lumsden, ingénieur en chef, et il est daté d'Ottawa, 10 janvier 1908. Les commissaires n'ont eu rien à voir dans cette classification ni dans la préparation de la copie au bleu.

M. AMES: On a peut-être exercé une certaine pression.

M. CARVELL: Où se trouve la preuve d'une pression quelconque? Je demande à l'honorable député de Saint-Antoine de répondre à cette question et je lui fournirai l'occasion de le faire. Mon honorable ami ne veut-il pas expliquer ce point? Il ne le peut pas. Le représentant de Saint-Antoine fait ce qu'il a toujours fait, au cours des quatre dernières années—des insinuations qu'il ne peut prouver.

Les honorables membres de la droite qui ont discuté cette question et un grand nombre des journaux des différentes parties du Canada, qui ont suivi l'exemple parti d'ici, ont eu recours aux expédients chers à l'honorable député de Saint-Antoine, ce soir. Je dis à l'honorable député qu'il ne peut indiquer un seul détail des témoignages entendus qui démontre que la commission ou qu'un membre quelconque de celle-ci a jamais exercé la moindre pression sur M. Lumsden. Au cours de ce débat, nous avons entendu assez d'assertions semblables, et l'heure est presque venue de mettre fin à cette manie.

Ainsi que je le disais, on a classifié ensuite cette matière comme étant de la roche compacte. Cependant, la commission soumet le témoignage de différentes personnes pour établir que jamais auparavant elles n'avaient vu de classification semblable. Je me rappelle qu'elle a obtenue cette preuve de M. P. Davis et de M. I. O'Brien, entrepreneurs de grande expérience, qui ont déclaré qu'ils avaient travaillé pour d'autres compagnies de chemins de fer et qu'ils n'avaient jamais constaté de classification semblable. Je suppose que l'honorable député de Saint-Antoine, si je n'étais pas ici pour le surveiller, prétendrait que, parce que MM. Davis et O'Brien ont déclaré qu'il existait quelque chose de répréhensible, ou une entente injuste et malhonnête entre les entrepreneurs et les ingénieurs, ces derniers ont dû accorder à M. P. Davis des classifications auxquelles il n'avait pas le droit de prétendre. On doit se rappeler que des $65,000,000 valant de pentes sur cette ligne $1,800,000 seulement sont compris dans cette proposition relative au conglomérat.

M. MACDONALD: Une tempête dans un verre d'eau.

M. CARVELL: Au cours des sept dernières années, il n'y a jamais eu de session de la Chambre—à l'exception de la dernière, alors que les honorables membres de la droite nous ont permis de discuter la marine de guerre—durant laquelle nous n'avons pas entendu cette même vieille histoire, qu'on a répandue d'une extrémité à l'autre du pays, à propos des vols énormes qui se commettaient dans la classification du gravois comme roche compacte. Mais, ainsi que je l'ai dit, suivant même le rapport préjugé et injuste de Gutelius et Staunton, $1,800,000 seulement sont en jeu dans cette affaire.

Je crois qu'on admettra sans la moindre hésitation que ces commissaires ont représenté la cause sous son plus mauvais jour. Quant à Staunton, c'était là son unique affaire; c'était le seul intérêt qu'il eût dans toute cette enquête. Quiconque comparaissait devant M. Staunton, s'entendait poser cette question au sujet de la roche mêlée. Je ne puis peut-être mieux faire que de citer le témoignage de M. Grant, à propos de cette question. M. M. P. Davis et les autres témoins entendus à cet égard n'avaient jamais, au cours de leur carrière, rencontré de matière semblable; cependant, M. Grant, cet homme dont l'expérience est plus grande que ne l'est celle de M. Gutelius, lorsqu'il s'agit de la construction de chemins de fer, cet homme qui, durant les vingt dernières années, a travaillé à des travaux de construction et de classification, cet homme qui est à ce point important que cette commission n'a pas osé se dispenser de ses lumières, qu'elle a gardé à son emploi jusqu'à présent et dont elle continuera à retenir les services jusqu'à ce que cette ligne soit terminée. . .

M. AMES: Un fort partisan des pentes de montagne.

M. CARVELL: Je conseillerais à mon honorable ami de se tenir tranquille. Il aura l'occassion de parler plus tard.

M. MACDONALD: Sa besogne se résume à faire des insinuations.

M. CARVELL: En effet, ou de prendre des photographies qui ne représentent pas les choses telles qu'elles sont réellement—de prendre des photographies sous un angle faux. Je signalerai à mon honorable ami le témoignage de M. Grant, qu'il trouvera à la page 380 de ce rapport.

M. R. B. BENNETT: Qu'on prenne le portrait de l'honorable député de Carleton.

M. CARVELL: Je suis toujours enchanté de voir mes amis de la droite s'exciter un peu, car j'estime alors que j'atteins leur sensibilité. Je me félicite toujours, lorsque je réussis à leur faire perdre leur belle assurance et c'est là où je veux en venir, ce soir. J'essaie d'exposer à mes amis tous les faits qui se rapportent à cette classification, et si je réussis à les inquiéter un peu, je m'en réjouirai. Je crois pouvoir dire en toute certitude que j'expose à mes amis de la droite des faits dont ils n'ont jamais encore entendu parler. A la page 380, je trouve ce témoignage donné par M. Grant:

D. Avez-vous déjà rencontré le terme "conglomérat"?—R. Non.

D. Dans les autres devis que vous connaissez avez-vous éprouvé de la difficulté à classifier toutes sortes de matières, sans employer la classification de "conglomérat"?—R. Je n'ai jamais classifié d'autre matière comme roche compacte sur aucun chemin de fer, si ce n'est stratifiée et les cailloux mesurant plus d'une verge.

D. Et vous n'avez jamais jugé nécessaire de trouver toute espèce de roche compacte comme conglomérat?—R. Non, parce que, d'ordinaire, les devis des autres voies ferrées détermineraient toute matière ou renfermeraient un item pour toute matière non ordinaire. Ainsi, sur le chemin de fer du Cap-Breton nous avions une classification pour le gypse. Sur d'autres chemins de fer, nous avions un item spécial pour le schiste, les débris de roche et pour la matière de cette nature.

D. Dans les endroits où elle se rencontre en quantités suffisantes pour établir un prix spécial?—R. Oui.

Cela répond à toute la question. M. Grant a rencontré cette classe de matières, mais, chaque fois, il trouvait dans les devis un item qui embrassait cet article. On a trouvé cette matière à deux endroits, le long du Transcontinental, l'un, au Nouveau-Brunswick—pas en très grande quantité—et l'autre, à l'ouest de Québec. On a soulevé cette question et j'en ai fait l'historique à la Chambre. Je demande à mes honorables amis de la droite de dire s'ils trouvent quelque chose de malhonnête dans cette proposition. Ils en sont arrivés au point de penser que celui qui exprime son avis sur cette question est ou un insensé ou un fourbe. Ils en sont venus à penser que tous ceux qui ont travaillé à cette entreprise étaient des fripons. Oui, fripons MM. Collingwood Schreiber, Newcombe, Gordon et tous ceux qui ont travaillé sous leurs ordres, du premier en grade jusqu'au dernier de l'échelle, car tous ont mis la main à cette conspiration montée pour frauder le Gouvernement dans cette classification. Que trouve-t-on contre cela? Monsieur l'Orateur, j'affirme, me rendant parfaitement compte de la portée de mon assertion, que la seule opinion qu'on a énoncée, en cette Chambre, à l'encontre de cette proposition, se trouve dans la déclaration de M. George Lynch-Staunton, l'homme qui a commencé à démontrer que toute cette commission se composait d'insensés, agissant à tort et à travers. Mes honorables amis ne peuvent trouver dans les dépositions, non plus que dans les dossiers de ce Parlement, ou de la commission, l'opinion d'un homme de quelque importance, au Canada ou ailleurs, pour appuyer cette proposition, à l'exception de l'opinion de M. George Lynch-Staunton. Alors on nous demande de dire que toute la commission, tous les ingénieurs et tous ceux qui ont travaillé sous leurs ordres formaient une bande d'illuminés qui ont volé $1,500,000 au Trésor, tout cela, parce que M. Staunton dit qu'il ne peut pas interpréter cette classification dans le sens que ces gens lui donnent.

Je veux parler brièvement du témoignage de M. Woods, qui est important, me semble-t-il, pour cette raison que le Grand-Tronc-Pacifique devra acquitter l'intérêt sur le coût total de la construction de cette ligne à 3 p. 100, à l'expiration de sept années à compter du parachèvement de cette voie et cela, durant quarante-trois ans; il est donc de l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique de faire construire cette ligne aussi économiquement que possible, en observant, cela va sans dire, les conditions qui se rapportent aux courbes, aux pentes et au terrassement même de la voie.

Il suffit de lire la déposition de M. H. A. Woods pour se convaincre que cet ingénieur s'est efforcé de toute manière d'obtenir que la ligne fût construite à aussi peu de frais que possible, tout en ne perdant jamais de vue que la ligne devait être de tout premier ordre. Voilà pourquoi je considère que la déposition de M. Woods sur ce point a plus d'importance que tout autre. C'est un personnage bien connu, qui a une longue expérience des choses des chemins de fer; un personnage assez important pour que l'on ait cru devoir le nommer ingénieur en chef adjoint du Grand-Tronc-Pacifique, charge qu'il n'a cessé d'exercer depuis les débuts de l'entreprise et qu'il continuera d'exercer de façon honorable pour lui-même, pour sa compagnie et le Gouvernement; c'est un homme qui s'efforce de faire en sorte que l'exécution de l'entreprise soit marquée au coin de la plus scrupuleuse probité. La déposition de M. Woods se trouve à la page 461 du rapport.

D. Vous dites qu'il y a eu modification fait du devis?—R. Oui, et je pense que le gouvernement l'a approuvée.

D. Vous pensez que cette modification ou copie au bleu publiée par M. Lumsden, le 7 janvier 1908, a donné une plus grande portée à la définition de la roche compacte, de manière à y comprendre les matières qui jusqu'ici n'avaient pas été classifiables, et si je peux employer ce mot, comme étant de la roche compacte?—R. Je le pense, oui.

D. Quelle partie de la copie au bleu mentionnez-vous comme ayant cet effet?—R. Je fais allusion à celle qui indique une pierre de plus petites dimensions. Je fais allusion au numéro 5; il indique de plus petits fragments de roches. "Roches en masses de plus d'une verge cube, qui, au jugement de l'ingénieur, peuvent

le plus facilement être enlevées par le minage". Je veux dire que cela n'est pas de la roche compacte dans l'acception ordinaire de la roche compacte, mais on a décidé de l'appeler roche compacte, parce qu'elle est aussi difficile à enlever que la roche compacte.

D. Je ne crois pas que vous avez lu cela avec soin, parce que "roche compacte en masses", ne sont pas mentionnées?—R. Elles le sont.

M. Woods n'est pas un homme à se laisser intimider par M. Lynch-Staunton. Remarquez bien qu'il n'est pas à l'emploi du gouvernement et qu'il ne se gêne pas pour rembarrer proprement M. Lynch-Staunton chaque fois que celui-ci cherche à lui faire dire autre chose que ce qu'il pense. M. Staunton poursuit ainsi son interrogatoire:

D. Je vous demande pardon, il n'est pas mentionné; on y lit "roc en masses", comme dans le devis original. On n'y lit pas "rocs en masses" mais "roc en masses", et le devis original disait creusage dans le roc. J'ai essayé de trouver comment ceci a modifié le devis, et j'ai été incapable de le faire personnellement? —R. Bien, si vous me permettez de le dire, ces mots ont pris leur origine dans l'interprétadans lequel les masses, bien que non compactes et non stratifiées, pourraient être appelées des roches compactes.

Je n'ai pas d'autre témoignage à invoquer à l'égard de la roche compacte. J'ai exposé en peu de mots à peu près tous les faits qui se rapportent à ce sujet, et fait observer que les commissaires disent dans leur rapport que la classification de la roche compacte a entraîné une dépense d'environ $1,800,000, ou que cette somme a dû être payée par suite de la sériation de la roche conglomérée.

J'aborde maintenant la question de la roche détachée, et c'est pour la traiter de façon fort succincte. La classification de la roche détachée a provoqué d'innombrables commentaires. Cette classification se trouve à la page 98 du recueil des pièces à l'article 35:

35. Roche meuble.—Comprend toutes les grosses pierres et les cailloux qui mesurent plus d'un pied cube et moins d'une verge cube et toute la roche meuble qui peut s'enlever à la main, au pic ou à l'aide d'un lévier, tout le gravier cimenté, l'argile durcie et autre matière qui ne peut pas, selon l'ingénieur, être labourée avec une charrue d'aplanissement de dix pouces, tirée par six bons chevaux, et sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à une charge explosive, bien que de temps en temps on y ait recours.

Cette classification de la roche détachée n'avait d'importance qu'à l'égard des entreprises 14, 15 et 16; peut-être en avait-elle aussi un peu pour l'entreprise n° 13. Les ingénieurs se trouvèrent en présence d'un singulier état de choses. Au dire des uns, certain déblai était du "gumbo"; d'autres prétendaient que c'était de l'argile bleue. Il ne s'agissait pas de cailloux de la grosseur du poing et encore moins de roches d'un pied cube; c'était un déblai dont l'enlèvement était plus coûteux que celui des déblais ordinaires désignés sous le nom de roche détachée. C'est alors que se posa la question de savoir si les ingénieurs auraient raison d'assimiler ce déblai à la roche meuble. Je tiens à m'exqliquer clairement, et je crois que j'expose les faits à peu près comme ils se sont passés.

Pour tirer la question au clair, on commença par se demander s'il serait possible de faire passer dans le sol en question une charrue d'aplanissement de dix pouces tirée par trois paires de bons chevaux conduits avec précaution. Si l'ingénieur était d'avis que la chose était possible, le déblai ne devait pas être classé parmi la roche détachée; dans le cas contraire, il devait l'être. La question se posa donc de savoir s'il était possible de labourer le sol de cette nature à l'aide de six forts chevaux, comme il est spécifié au cahier des charges. Tous les ingénieurs s'accordèrent à déclarer la chose impossible.

Je crois que l'on a interrogé sur ce point à peu près les trois quarts des témoins qui ont comparu devant la commission. Je ne donnerai pas lecture des dépositions; cela demanderait trop de temps. Je me permettrai toutefois de donner une idée du travail en citant des extraits d'une couple des dépositions. A la page 231 du rapport se trouve la déposition d'un M. Holland, ingénieur, qui, après avoir obtenu de l'emploi dans la Colombie-Anglaise, sur la ligne du Nord-Canadien et sur celle du chemin de fer de Québec, Ontario et Hawkesbury, avait fini par se faire nommer ingénieur divisionnaire chargé de la surveillance des entreprises nos 14 et 15. Voici ce qu'il dit de l'un des essais du labour que l'on tenta:

D. Vous dites que vous n'avez pas fait d'épreuve; savez-vous si d'autres en ont fait? —R. On a fait une épreuve à Mettagami. Je ne l'ai pas vue moi-même, mais j'en ai vu le résultat.

D. C'était une épreuve à la charrue?—R. Oui.

D. A quel endroit a-t-on fait cette épreuve? R. A la borne miliaire 134.

D. Qui a fait cette épreuve?—R. Les sous-entrepreneurs Videau et Overend.

D. Avec quoi l'ont-ils faite?—R. Avec une charrue à niveler et quatre chevaux.

D. Vous l'avez vue après le labourage?—R. Oui.

D. Combien ont-ils labouré?—R. Ils ont labouré une bande d'une longueur de cinq ou six cents pieds.

D. De quelle largeur?—R. Vingt pieds.

D. Ont-ils pu retourner le sol?—Oui, cependant, à certains endroits, la charrue sautait et ne pouvait être enfoncée.

D. Mais en général, ont-ils pu le retourner? —R. Oui.

D. Dans quel état était-il après avoir été retourné?—R. Tout d'une longueur; il ne s'est ni brisé ni émietté.

D. Voulez-vous dire retourné comme un morceau de caoutchouc?—R. Oui.

D. Combien de temps après le labourage avez-vous vu cette épreuve?—R. Le lendemain matin.

D. Combien de temps cette argile a-t-elle pris pour tomber en morceaux?—R. On l'a enlevée par morceaux.

D. Combien de temps prend-elle d'ordinaire pour tomber en morceaux?—R. Une semaine.

D. Elle peut s'émietter dans une semaine? —R. Une partie s'émiettera, mais une autre partie ne s'émiettera jamais.

D. Ne s'émiette-t-elle pas toute lorsqu'elle est exposée à la température?—R. Pas toute; une partie de cette argile devient très dure.

Q. Celle qui ne se durcit pas peut être émiettée lorsqu'on la frappe?—R. Oui, elle a cette tendance-là.

D. Pendant combien de temps cette surface labourée a-t-elle été exposée à l'atmosphère?—R. Lorsque je l'ai vue?

D. Combien de temps a-t-elle été exposée avant d'être labourée?—R. C'est la première chose qu'ils ont faite, dès que la surface a été prête.

D. Me dites-vous que c'était la surface originale du sol?—R. Oui.

D. Et prétendez-vous me dire que ce sol se retournait et se tenait comme un ruban?—R. Oui, non pas un ruban de deux ou trois cents pieds, mais sur une distance de quinze à vingt pieds c'était un ruban.

Par M. Gutelius:

D. Y avait-il des morceaux de plus d'un pied ou deux de long?—R. Oui, ils étaient plus longs que cela.

Par le président:

D. Quelle était la moyenne?—R. Ils me semblaient plus longs que la charrue, et la charrue à huit pieds de long.

D. Qu'ont-ils fait de cette matière qu'ils renversaient avec la charrue?—R. Ils la transportèrent aux endroits où l'on entasse l'argile.

D. En avez-vous vu se servir d'un grattoir? —R. Oui, nous avons essayé d'en charger un grattoir, mais nous n'avons pas pu y réussir.

Voilà ce que déclare un ingénieur de renom qui fut témoin de cet essai de labour. Il n'hésite pas à dire que si l'on parvenait à la rigueur à faire passer une charrue dans ce sol, il n'était cependant pas possible de le labourer de façon à ce qu'on pût enlever les déblais. Autant vaut, selon lui, se mettre tout de suite à travailler le sol au pic et à la pelle, que commencer à le faire après le passage de la charrue.

Je me reporterai maintenant à la déposition de M. Balkam, que je connais intimement, et que le ministre du Commerce connaît bien, lui aussi, je crois; c'est un ingénieur du plus grand renom qui s'occupe de travaux d'art depuis au moins un quart de siècle. Il a exercé son art en diverses parties du pays et sait aussi bien que n'importe quel autre employé du Transcontinental comment doit se faire la classification des déblais. Depuis le jour où il est entré à l'emploi du Transcontinental, on a si bien apprécié son mérite, qu'après lui avoir accordé avancement sur avancement, on l'élevait, il y a quatre ans, à un poste qui équivaut presque à celui d'ingénieur en chef adjoint. C'est M. Macpherson qui avait le titre d'ingénieur en chef adjoint, mais c'est M. H. M. Balkam qui était chargé de l'inspection et de la direction des travaux d'art. Chaque semaine il se transportait sur divers points de la ligne entre Moncton et Winnipeg. Chaque entreprise était, de sa part, l'objet d'une surveillance toute particulière.

Après avoir prêté serment, M. Balkam fit la déposition suivante, que l'on trouvera à la page 338 du rapport:

D. Expliquez-nous cela, c'est vous qui donnez les explications?—R. Le fait que vous pouvez y passer une charrue n'avance en rien. Vous avez un but quand vous labourez, de même que quand vous faites sauter un rocher pour le briser et le rendre plus facile à enlever. Si le labour rend l'argile plus facile à enlever j'appellerai cela du labour, autrement ce n'en serait pas.

D. Vous pensiez que l'on pouvait labourer cette argile, mais vous l'avez classifiée sans voir ce labour?—R. A ma connaissance on n'a jamais eu de labour dans cette argile.

D. Vous avez conclu que vous n'accompliriez jamais rien en labourant?—R. Que vous n'aviez rien accompli.

D. Vous avez conclu que vous n'aviez rien accompli?—R. Oui.

D. Quelle raison aviez-vous pour tirer cette conclusion?—R. Mon jugement.

D. Comment en êtes-vous venu à cette conclusion? Je suppose qu'un nomme est censé se servir de sa raison? Comment en êtes-vous venu à cette conclusion?—R. D'après la nature même de la matière.

D. L'aviez-vous déjà essayée sur cette espèce de matière?—R. Non, pas exactement sur la même chose.

D. Vous n'aviez donc pas d'expérience à ce sujet; vous ne pouviez que supposer, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Comment sans expérience pouvez-vous formuler un jugement? Vous savez que ce sont des matières dures. En y travaillant avec un pic et une pelle vous pouvez facilement vous rendre compte de ce qu'on peut y faire avec une charrue.

D. Comment les a-t-on enlevées?—R. Une grande partie a été minée.

D. Y a-t-il eu emploi d'explosif d'une manière continue sur toute la longueur du lot?—R. Oui, il n'y a pas eu d'interruption des mines de mon temps.

J'ai donné le témoignage de deux hommes sur la nature de ce terrain. Le tout se résume à opposer le jugement d'un homme à celui d'un autre. Toute la question réside dans ceci: ces matières pouvaient-elles être labourées par une charrue de manière à en faciliter l'enlèvement? Si

dans l'opinion de l'ingénieur elles ne se prêtaient pas à ce labourage, les ingénieurs non seulement avaient raison de classifier ces matières comme roche détachée au lieu d'excavation ordinaire, mais ils y étaient obligés. Après le changement de gouvernement et le changement de la commission, suivant la vieille politique qu'il fallait faire tout ce qui était humainement possible pour trouver quelque chose de malhonnête ou de louche dans l'ancien gouvernement, on a choisi un homme du nom de Goodwin, qui avait été pendant un certain temps, je pense, ingénieur de division sur le Transcontinental, et qui avait été destitué, je ne sais pour quelle raison, mais il avait été remercié de ses services. On a découvert cet homme quelque part dans le voisinage de North-Bay, et on en a fait l'ingénieur inspecteur de tout le travail. On l'a envoyé sur les sections 14, 15 et 16, non pour en faire une vraie inspection, je le soumets, mais bien pour trouver des défauts et chercher la petite bête, et il a noblement accompli sa mission. Une fois il a tenté de faire une épreuve à la charrue. Je ne prendrai pas la peine de lire sa déposition, mais les honorables députés trouveront à la page 293 la description de ce qu'est l'épreuve à la charrue donnée par un nommé Mattice, un assistant de l'ingénieur divisionnaire. Voyons maintenant comment le franc et impartial M. Goodwin s'y prend dans sa tentative de découvrir si la terre pouvait être éventrée par une charrue et si les ingénieurs étaient des canailles et des voleurs parce qu'ils avaient rapporté une certaine partie des matières comme roche détachée au lieu d'excavation ordinaire.

Il est allé dans un parc à wagons de Cochrane, à environ une quarantaine de pieds d'une tranchée le long du chemin de fer de Temiskaming au nord d'Ontario, une tranchée qui avait été pratiquée il y a quelques années. D'un côté de ce terrain se trouvait le chemin de fer de Témiscaming au nord d'Ontario; de l'autre côté, le Transcontinental. Les deux voies étaient construites depuis deux ou trois ans. Une lisière de terrain qui se trouvait entre les deux lignes avait été parfaitement drainée au cours de ce temps . Elle était bien desséchée et avait perdu sa consistance première. Elle ne ressemblait pas plus à son état primitif que la tourbe ne ressemble à de la roche compacte. Cet homme a déblayé le terrain, pris des attelages et une charrue et a fait l'épreuve à la charrue. Il a trouvé qu'avec la charrue il pouvait aller à une profondeur de trois ou quatre pieds. Il revient ensuite au Gouvernement et dit: J'ai pu labourer ce terrain avec seulement quatre chevaux au lieu de six; et parce qu'il a pu labourer cette langue de terre qui a été drainée depuis des années, à quarante pieds du Témiscaming au nord d'Ontario, je dis que toute la division de 400 milles aurait pu être facilement labourée et en conséquence tout ingénieur qui a rapporté ces matières comme roche détachée au lieu d'excavation ordinaire, est une canaille, le Gouvernement se compose de canailles, les commissaires sont des canailles et il y avait une hideuse conspiration entre le Gouvernement, les ingénieurs et les entrepreneurs.

Je veux demander à l'honorable député—sans tenir compte de ce que peut être sa politique—s'il croit que le rapport donné au pays sur ces matières est franc. Vous n'avez qu'à faire la proposition pour en faire voir aussitôt l'absurdité. C'est tout ce que vous avez à faire pour montrer que c'est une épreuve injuste calculée pour donner des résultats injustes et déprécier les hommes qui ont fait ces travaux. M. Goodwin nous revient et dit: J'ai fait cette épreuve et comme résultat de mon épreuve je trouve que ce que les ingénieurs ont classifié comme valeur de $670,000 de roche détachée aurait dû être classifié comme excavation ordinaire, et le gouvernement a été dupé pour ce montant.

J'ai passé aussi rapidement que possible sur ces deux questions de la classification de la roche compacte, de la roche conglomérée et de la roche détachée.

Je veux revenir sur cette question pour un instant. Quand le Gouvernement libéral a pris possession de la ligne, elle n'était pas encore terminée; chaque entrepreneur avait un gros dépôt entre les mains du Gouvernement. Mon honorable ami de North-Grey a trouvé à critiquer ces gros dépôts, mais les dépôts étaient là. Mieux que cela, une grande partie de leur 10 p. 100 est restée entre les mains du Gouvernement, parce que le Gouvernement avait fait une retenue de 10 p. 100 afin de s'assurer une plus grande sécurité. Outre cela, le Gouvernement avait des privilèges sur l'outillage, ce qui était suffisant pour payer trois et quatre fois ces $700,000. Le Gouvernement avait l'argent entre ses mains. L'a-t-il gardé hors les atteintes des entrepreneurs? Pas un seul sou. Tout jusqu'à la dernière piastre a été remis aux entrepreneurs.

Quand mon honorable ami de Renfrew-sud disait, la nuit dernière, que le Gouvernement n'ajoutait pas foi au rapport de ces commissaires, n'avait-il pas raison? Si mon très honorable ami y croit, si le ministre des Chemins de fer et des Canaux y

croit, si le Gouvernement comme corps y croit, auraient-ils payé ces hommes pour une classification qu'ils croient malhonnête?

D'une certaine manière la commission a cherché à créer l'impression qu'il y avait eu vol, qu'il y avait eu une espèce d'entente entre Davis et la commission du Transcontinental. Elle se contente de l'insinuer, elle n'ose pas l'affirmer. Je n'ai pas besoin de vous dire que M. Davis est un des hommes riches du Canada. Quand ils sont arrivés au pouvoir, ces honorables messieurs avaient probablement entre leurs mains un million de l'argent de M. Davis et il y avait moins que la moitié de ce montant inclus dans les majorations supposées de la classification dans les entreprises Davis. S'ils croyaient avoir raison et que Lynch-Staunton avait raison dans son appréciation de la classification, pourquoi ont-ils remis à Davis son argent?

Je voudrais que mon honorable ami réponde à cela. Je crois que mon honorable ami pourrait nous donner une réponse plus précise que tout autre membre de cette Chambre. Il sait pourquoi l'argent n'a pas été retiré des mains de Davis, nous savons pourquoi l'argent n'a pas été retiré des mains de Davis et nous savons pourquoi l'argent n'a été refusé à personne.

Nous savons, pour ce qui est des entreprises 14 et 15, aussitôt après l'arrivée de ces messieurs au pouvoir, qu'une recommandation a été faite que certaines déductions devaient être faites sur les paiements à faire aux entrepreneurs, à cause de la classification de la roche détachée. C'est ce qu'ils ont fait; ils ont transporté quelques milliers de verges cubes de la colonne de la roche détachée à la colonne des excavations ordinaires et l'entrepreneur a dit: Défaites cela ou nous allons plaider. Ont-ils plaidé? Non, ils ont défait ce qu'ils avaient fait, ont payé tout le montant, la retenue, le dépôt et libéré l'outillage de toute attache. Ensuite ils ont prétendu que les entrepreneurs n'avaient pas terminé leurs travaux en temps. Mon honorable ami de Grey-nord a eu beaucoup à dire dans les entreprises 16 et 17.

Je ne suppose pas qu'il y ait un honorable député pour contester cela, mais il y en a pour ressasser les vieilles histoires au sujet des entreprises 16 et 17 et tous les profits injustes qu'y a réalisés Davis.

Ils disent qu'il a empoché $746,000 sans rien faire pour cela. Les commissaires affirment que parce qu'il n'a pas commencé le travail à la date fixée, le Gouvernement devait lui imposer une amende de $5,000 par mois, selon l'une des conditions du contrat. Pourquoi n'ont-ils pas mis Davis à l'amende? Pourquoi lui ont-ils remboursé son dépôt? Il doit y avoir une raison pour cela. Ils ne croient pas à la vérité du rapport, où ils ne sont pas francs envers le pays, l'un ou l'autre—peu m'importe à laquelle des deux aternatives ils s'arrêteront. Le Gouvernement ne croit pas ses commissaires ou il ne joue pas franc jeu avec le pays. S'il croyait le rapport des commissaires, il imposerait une amende de $5,000 par mois à Davis. S'il lui remet son dépôt, je crois qu'il prouve qu'il ne croit pas au rapport des commissaires, et que ce rapport n'a été publié que pour des fins de parti, et dans le but de faire croire au public qu'il y avait quelque chose de déshonnête dans l'ancien gouvernement.

C'était un rapport malhonnête, et il avait un but malhonnête, car si ces honorables députés avaient cru que c'était un rapport loyal, ils en auraient appliqué les clauses, et auraient imposé à Davis une amende de $5,000 par mois, et ils mettraient aussi d'autres entrepreneurs à l'amende. Ils ne paieraient pas à ces gens le prix de la roche compacte pour la roche conglomérée, et ils ne donneraient pas six cent mille piastres, au prix de la roche détachée, pour de la matière qu'ils prétendent ne devoir être payée qu'au prix du déblai ordinaire. Je crois que cela est assez grave pour que nous demandions des explications, non pas de la part d'hommes comme Lynch-Staunton ou Gutelius, mais du premier ministre qui est vraiment responsable pour les commissaires, responsable pour le ministre des Chemins de fer, responsable pour le commissaire du chemin de fer Transcontinental, et responsable au peuple du Canada pour la façon dont ces questions financières ont été traitées entre la commission et les entrepreneurs.

Les commissaires donnent des exemples de la manière dont l'argent a été arraché au pays. Ils ne disent pas que le travail n'aurait pas du être fait, mais qu'il n'était pas nécessaire. Avant de terminer, je désire donner quelques aperçus qui démontreront l'injustice absolue, l'incroyabilité, et j'irais même jusqu'à dire la malhonnêteté latente du rapport de ces deux commissaires. Je citerai deux ou trois faits de ma propre province, car je connais personnellement quelque chose des conditions locales, et je puis conséquemment en parler avec plus de compétence.

J'arrive maintenant à ce que l'on désigne sous le nom du remblai de Coal-Creek,

pour lequel les commissaires disent que l'on a dépensé inutilement $250,000. Mon honorable ami trouvera tout ce qui se rapporte à ce sujet aux pages 94-95-96 et 97 du rapport. Voici les faits: En faisant le tracé de la voie entre Chipman et Moncton les ingénieurs ont trouvé un ravin profond et large qu'il fallait traverser. Pour conserver à la voie la rampe qui avait été établie, il fallait traverser ce ravin soit au moyen d'un pont à chevalets, d'un pont en acier, ou d'un terrassement solide. Lar largeur du ravin était d'environ 2,000 pieds, et je crois qu'au centre la hauteur était probablement de 75 pieds. Après beaucoup d'études et de calculs la commission décida que l'on traverserait cette vallée en construisant un remblai à chaque bout et en jetant un viaduc en acier de mille pieds de longueur au centre au-dessus du petit cours d'eau. C'est ce qui fut décidé et l'on commença à travailler. Plus tard l'entrepreneur proposa à la commission de remplir le creux de mille pieds au centre avec des matières solides et un ponceau arqué au fond pour la même somme qu'aurait coûtée le viaduc. Je demanderai aux honorables membres de la droite s'ils ne croient pas que c'était une bonne proposition au point de vue de la commission du Transcontinental. Si vous pouvez avoir du remblai en matières solides à la place d'un viaduc en acier, sans qu'il en coûte plus cher, n'est-ce pas là une bonne affaire? On savait exactement ce que coûterait le viaduc; on calcula combien il faudrait de verges de matières pour remplir le creux, et la commission vit qu'elle pouvait payer 30 cents la verge à l'entrepreneur, et que l'on arriverait exactement au même prix que si l'on mettait un viaduc en acier. Le prix était bas, mais l'entrepreneur dit qu'il l'accepterait, et il fut clairement compris dans le marché qu'il n'y aurait pas de charriage à payer; l'entrepreneur devait prendre le matériel où il pourrait et remplir la cavité à raison de 30 cents la verge. Il commença son travail, mais avant qu'il fût bien avancé on constata que les matières dont on voulait se servir n'étaient pas assez compactes, et que lorsqu'on en aurait jeté de grandes quantités dans le ravin elles se dissolveraient à la base, et qu'il n'était pas sage d'employer ces matières. Mais l'entrepreneur avait convenu de remplir la cavité avec de la matière compacte à 30 cents la verge, et c'est ce qu'il a fait.

Il n'a pas emploé des matières d'excavation ordinaire, mais de la roche compacte, et il lui a fallu en mettre 290,000 verges cubes, pour laquelle il a été payé 30 cents la verge. Je demanderai à n'importe quel ingénieur en Canada de me dire s'il est possible de mettre des matières de ce genre pour moins de 60 et 75 cents la verge cube. Je dis qu'il fallait que l'entrepreneur eût un outillage supérieur et que les conditions fussent les plus parfaites possibles pour employer de la matière de cette nature à raison de 75 cents la verge cube. Et cependant cet homme l'a fait et a rempli le remblai pour 30 cents la verge cube. Si vous en voulez la preuve, vous la trouverez à la page 96 du rapport. Mais une autre difficulté est survenue. Il avait été décidé de faire le remblai en matières solides de chaque côté de la berge jusqu'à ces mille pieds au centre. C'était la première entente, et c'était le marché conclu entre l'entrepreneur et la commission. Mais lorsqu'il s'est agi de remplir les abords, on a découvert que les matières d'excavation disponibles n'étaient pas assez solides et s'écraseraient à la base, et l'on a vu qu'il faudrait aller à 40 milles de distance pour avoir des matières convenables, si l'on ne voulait pas prendre de la roche compacte. On serait porté à croire en lisant ce rapport qu'un marché spécial a été fait d'après lequel la commission aurait consenti à payer $1.10¼ par verge cube à l'entrepreneur pour employer cette roche compacte. Voici ce que cite le rapport:

> Ce remblai de roches a été approuvé par le Grand-Tronc-Pacifique (les entrepreneurs de ces travaux) et fut payé au taux spécial de $1.10¼ par verge cube, ce taux ayant été autorisé par arrêté du conseil en date du 13 janvier 1911.

Avant cela le rapport disait:

> Ainsi qu'on le remarquera, la quantité de matières d'excavation ordinaire pour remplir ce ravin avait été grandement exagérée, et on a dû employer 205,876 verges cubes de roches pour compléter le remblai.

Y a-t-il un membre de cette Chambre qui puisse lire cela sans venir à la conclusion que le Gouvernement a payé aux entrepreneurs $1.10¼ par verge cube pour remplir ce remblai. C'est ce que les commissaires enquêteurs ont voulu dire; c'est ce qu'ils ont voulu faire croire, c'est ce qu'ils ont dit par tout le pays. Et cependant si on se reporte à la page 96 du rapport, on trouve que les matières qui sont entrées dans ce remblai ont été payés 30 cents la verge et non pas $1.10¼ et que l'entrepreneur a perdu, je crois, entre $75,000 à $100,000 dans le remblai de ce ravin. Les commissaires enquêteurs savaient cela, et ils ont tellement faussé les chiffres—je ne puis pas employer

d'expression moins forte—que bien qu'ils le sussent, ils ont cherché à faire croire au pays qu'il y avait eu vol, et que les commissaires du Transcontinental, après avoir fait un marché à 30 cents la verge cube pour le remblai de ce ravin, ont finalement payé $1.10¼ la verge à l'entrepreneur. Plus que cela, ils ont voulu créer l'impression que ce prix spécial de $1.10¼ par verge cube avait été fixé en 1911. Tandis que l'on voit dans un rapport à cette Chambre en 1909 ou 1910, en réponse à une motion de M. Crocket, alors député de York, que dès 1908 ce prix de $1.10¼ par verge pour la pierre avait été fixé. Et cependant ces deux commissaires cherchent à faire croire au peuple qu'il l'a été en 1911, après que les travaux furent terminés. La raison pour laquelle on a dû mettre de la pierre est que l'on a découvert qu'en certains endroits il n'était pas possible d'avoir de la terre ordinaire pour remplir ces grandes cavités, et l'entrepreneur a dit: Calculez combien de pierre il faut pour remplir une certaine cavité, et ensuite nous ferons les travaux pour le prix que vous paieriez pour de la terre ordinaire. Voici comment le calcul a été fait: Nous savons tous que lorsque l'on décharge de la terre sur un talus, elle s'étend naturellement dans la proportion que l'on appelle un et demi à un. Si le talus a 50 pieds de hauteur au sommet, il aura 150 pieds de large au bas, parce qu'il s'étendra sur 75 pieds de chaque côté de la ligne du centre, l'inclinaison étant de un et demi à un. D'un autre côté, nous savons tous que la pierre ne s'étendra pas dans cette proportion, et qu'il n'entrera probablement pas plus que la moitié de matières dans un remblai en roche compacte que dans un remblai en terre ordinaire.

Conséquemment, pour trouver combien il faudrait de roche compacte pour remplir ces différentes cavités, les entrepreneurs ont calculé combien il faudrait de verges cubes de terre, et en proportion combien de verges cubes de roche. Ils savent en outre que la terre tassera beaucoup plus que la pierre, et que la pierre est mesurée en place. Ensuite, une fois que la roche est brisée au moyen d'explosifs, son volume est plus grand et il en résulte qu'une verge de roche en place donnera plus qu'une verge et demie dans le remblai. Prenant toutes ces choses en considération, on a trouvé que $1.10¼ pour la roche équivalait à 40 cents la verge pour la matière d'excavation ordinaire, et c'est de cette façon que l'on est arrivé à établir ce prix de $1.10¼ trois ou quatre ans avant la date donnée par les commissaires dans ce rapport. Je dis donc, monsieur l'Orateur, que si vous n'aviez d'autres preuves que celles que vous avez dans ce rapport même sous serment suffirait pour trouver ces commissaires coupables d'avoir fait un rapport malhonnête, injuste, de partisan politique, pour des fins malhonnêtes et de parti.

Les entrepreneurs ont mis de grandes quantités de roches compactes dans les deux abords de chaque côté des mille pieds au centre, et ils étaient obligés d'employer de la roche, soit qu'ils posassent un viaduc en acier ou non. Il leur fallait faire quand même ce remblai, et s'il n'y avait pas dans les environs de matières d'excavations ordinaires, ils étaient obligés de se procurer des matières convenables. Ils ont donc employé cette roche à $1.10¼ et ce changement n'a pas coûté un sou de plus au Gouvernement que s'ils avaient employé d'autres matières.

Il leur fallait remplir ces abords, peu importe la façon dont ils rempliraient l'espace au centre, soit au moyen d'un viaduc en acier, soit avec des matières compactes. Cet espace de mille pieds qu'ils devaient d'abord franchir avec un viaduc en acier, les entrepreneurs l'ont rempli avec de la roche compacte à 30 cents par verge cube, et ils ont perdu de ce chef probablement $60,000 ou $75,000. Ce n'est là qu'un exemple de ces gros scandales que ces deux partisans politiques ont trouvés répandus aux quatre coins du pays comme une preuve de mauvaise administration par l'ancien Gouvernement.

M. AMES: Si j'ai bien compris mon honorable ami, il a dit qu'il est entré 282,000 verges cubes de roche à 30 cents la verge?

M. CARVELL: Oui.

M. AMES: Où les a-t-on mises?

M. CARVELL: Dans l'espace de 1,000 pieds, au lieu du viaduc en acier.

M. AMES: Où les 205,000 verges cubes ont-elles été mises?

M. CARVELL: Dans les abords

M. AMES: En deux endroits différents?

M. CARVELL: A chaque bout.

M. AMES: Cela ferait 487,000 verges cubes?

M. CARVELL: C'est exact.

M. AMES: Dont une partie a été payée à 30 cents la verge et une autre à $1.10¼?

M. CARVELL: Il n'y a aucun doute, et il fallait faire ces abords quand même, que l'on posât au centre un viaduc en acier ou non, à moins qu'on y mît un pont sur chevalets en bois. Mais c'est une toute autre question; lorsque vous avez à construire un chemin de fer il faut le construire bon et non pas avec des ponts sur chevalets qui brûleront. Mon honorable ami a compris ce que je voulais dire.

Je n'ai pas eu à lire le rapport, parce que je le connaissais déjà. Je me suis rendu sur les lieux et j'ai vu les travaux. Tout est dans le rapport, et mon honorable ami l'y trouvera s'il veut bien le lire. Cependant les commissaires n'ont jamais tenu à ce que cette recherche fût faite. Ils désiraient plutôt faire croire à la perpétration d'un vol gigantesque, au paiement de $1.10 par verge cube à des entrepreneurs qui s'étaient engagés à construire à raison de 30 cents par verge cube. Ce n'est là qu'une exemple des déclarations injustes dont le rapport de la commission est rempli. Les conclusions mêmes du rapport ont pour objet de créer la même impression. Les voici, telles qu'on les trouve à la page 97:

> Lorsqu'ils se sont aperçu d'un excédent aussi considérable du coût du remblai sur l'estimation, les fonctionnaires locaux auraient dû signaler cet écart au quartier général, où l'on aurait pu aviser à éviter cette dépense supplémentaire entraînée par l'emprunt de 205,876 verges cubes de roche à $1.10½ par verge sube.

Quand la commission s'exprime par écrit elle prend bien soin de dire combien l'on a dépensé pour les abords. Elle n'a pas dit que cette somme avait été consacrée au remblai, elle a cherché à faire croire que les travaux concernant le remblai de Coal-Creek étaient entachés d'irrégularité. Mes honorables amis auraient dit: Donnez-nous un chevalet en bois de 75 pieds de haut et de 2,000 pieds de long.

M. GRAHAM: Non.

M. CARVELL: Peut-être que non. Mais les commissaires le disent. L'autre commission avait décidé de construire des abords solides jusqu'à distance de mille pieds, puis un viaduc en acier. Elle a réussi à conclure un arrangement en vertu duquel elle fit remplir ces abords de matières solides, et son ouvrage va pouvoir défier l'action des siècles. Un viaduc en acier aurait-il autant valu, en soi et dans l'intérêt public, qu'un remblai de roche compacte. Cependant, ce remblai de roche compacte n'a pas coûté une piastre de plus que n'aurait coûté un chevalet en acier. La commission y voit un des pires exemples d'extravagance, mais je pense qu'il faut plutôt voir dans cette appréciation un des exemples de la fraude à laquelle on a eu recours pour former ces $40,000.

Encore quelques illustrations de faits que je connais très bien. Si l'honorable député de Saint-Antoine, qui me fait l'honneur de me suivre très intelligemment, veut lire le rapport du commencement à la fin, comme je suis convaincu qu'il l'a déjà fait, il verra que ces commissaires ont examiné chacun de ces vingt et un contrats " sériation ". Ils donnent d'abord le nombre des soumissionnaires, le chiffre des soumissions, les noms des adjudicataires; puis les quantités estimatives et les quantités réelles. Je ne songe nullement à nier que celles-ci diffèrent des premières et qu'il y ait eu réellement une plus grande quantité de matières qu'il n'en était mentionné dans les estimations. Mais peu importe. Il s'agit de savoir non pas quelles furent les estimations des ingénieurs, mais qu'est-ce que les entrepreneurs ont trouvé. S'ils disent avoir trouvé 1,000 ou 2,000 verges cubes de roche compacte ou de roche détachée, il s'agit d'établir qu'ils les ont trouvées. Un fonctionnaire du gouvernement va-t-il être lié par l'estimation d'un ingénieur concernant le coût probable de travaux qu'il faut aller faire à cent pieds sous terre. Il en coûterait des sommes énormes pour sonder la roche à tout moment, et d'ailleurs, ce procédé serait impracticable. Les ingénieurs n'ont qu'à user de leur jugement, et c'est ce qu'ils ont fait. Ils ont estimé la quantité de roche à extraire, et si les résultats n'ont pas justifié leur estimation faut-il en conclure qu'il y a fraude de leur part? Le rapport l'implique et avant la fin de ce débat la gauche va peut-être trouver, comme l'honorable député de Grey-nord ce soir, que dans tel ou tel cas l'on a extrait une plus grande quantité de roche compacte que l'ingénieur ne l'avait prévu, et que, par conséquent, il s'est commis un vol considérable. Cependant, en justice pour la Chambre, pour tous les intéressés et pour lui-même, l'honorable député aurait dû s'occuper de savoir exactement si ce travail particulier avait été bien ou mal classifié, et il ne l'a pas fait.

Un autre façon très ordinaire de se plaindre au sujet de la construction de cette voie, c'est de dire que les entrepreneurs ont passé leurs entreprises à des sous-entrepreneurs. L'honorable député de Saint-Antoine va probablement adresser la parole après moi.

Voudra-t-il me dire s'il y a bien moyen de s'y prendre autrement pour construire un chemin de fer; si l'on pourrait confier

la construction de 300 ou 400 milles de voie passant en pleine solitude, à des hommes qui seraient peut-être capables d'en faire chacun dix milles, et espérer voir la fin de cette construction. Laissons là la politique, le rapport Staunton-Gutelius et parlons bon sens. L'honorable député de Renfrew-sud ayant déjà traité le sujet que je vais aborder, je n'en toucherai, en quelques mots, que les points les plus saillants. En pareille matière, les deux partis agissent exactement de la même façon. Quand il s'est agi du chemin de fer de la baie d'Hudson ou du canal Welland, la droite a adjugé des entreprises pour 150 à 200 milles de voie ou pour $1,000,000 à $6,000,000 de travaux à faire par rapport au canal. Elle n'a pas plus subdivisé ces entreprises que nous ne l'avons fait pour le Transcontinental, parce qu'elle savait, comme nous, que les petits entrepreneurs n'ont pas assez d'argent pour mener de telles entreprises à bonne fin. C'est avec un entrepreneur suffisamment riche qu'il faut avoir affaire pour être certain qu'une entreprise sera exécutée d'une manière satisfaisante et sans perte pour l'Etat. On dira d'un entrepreneur principal, comme on le dit de M. P. Davis, qui paraît être la bête noire de la droite, qu'il a passé partie de son entreprise à un sous-entrepreneur. Mais il ne faut pas oublier que c'est lui, l'entrepreneur principal, qui répond des travaux, dût-il s'agir de construire cent milles de chemin de fer à travers les solitudes des provinces de Québec ou d'Ontario; que c'est lui qui soutient le sous-entrepreneur, lui fournit de quoi acheter chevaux, voitures, charrues, piques et pelles, payer le salaire de ses hommes, et même se relever s'il vient à faillir, comme cela arrive assez souvent. Il ne faut pas oublier qu'on perd des chevaux au cours de l'entreprise; qu'il faut pour $100,000 de machines pour construire quinze ou vingt milles de ligne et que ces machines subissent une dépréciation de 20 p. 100 par année.

Qui va fournir tout cela? Assurément pas le petit entrepreneur. Tout ce qu'il pourrait y mettre, ce serait peut-être une demi-douzaine de chevaux, quelques tombereaux et une pile de rails de vingt livres. Cependant, les commissaires paraissent croire qu'il pourrait, avec pareil outillage, mener à bonne fin une entreprise comme celle-là. Si ces commissaires s'y connaissent en fait de construction de chemins de fer, ce sont des fourbes, et s'ils ne s'y connaissent pas, on n'aurait jamais dû leur confier la tâche qu'on leur a confiée. Je ne crois pas qu'il soit besoin d'aucun autre argument pour combattre leur assertion au sujet des sous-entrepreneurs.

Oh! s'écrient mes honorables amis de la droite, ces sous-entrepreneurs, ils ont fait de l'argent, ils ont réalisé des profits!

Au sujet de chacun de ces vingt et un marchés, afin de soulever des préventions parmi le peuple et de faire croire à la malhonnêteté des hommes qui ont participé à ces travaux, les commissaires nous disent quel prix l'entrepreneur principal a reçu et pour quel prix il a cédé son entreprise. Voilà ce qu'ils affirment. Mais ils ont oublié d'ajouter que l'entrepreneur principal devait avancer l'argent, installer l'outillage, fournir les chevaux, les machines, le pain nécessaire à la nourriture des hommes, et supporter toutes les pertes qui surviendraient. Et c'est sans avoir rien fait entrer de tout cela en ligne de compte que l'on suppute les profits réalisés et qu'on dit: L'entrepreneur a encaissé cet argent sans avoir jamais levé le petit doigt pour le gagner. Je le répète, si les commissaires croient cela, ils sont indignes de la tâche qu'on leur a confiée, et s'ils ne le croient pas, ce sont des fourbes.

M. AMES: Qu'a fait M. P. Davis pour toucher ses $740,000?

M. CARVELL: L'honorable député ne me fera pas abandonner le sujet que je suis à traiter. Il aura l'occasion de pérorer plus tard, tant qu'il le voudra.

M. AMES: Qu'a-t-il donné au pays pour les $740,000 qu'il a reçus?

M. CARVELL: Il avait cédé l'entreprise principale. Je vais vous dire ce qu'il a fait: il a fait le dépôt que mes honorables amis ont trouvé si considérable, et il a laissé cet argent en dépôt jusqu'à parachèvement des travaux, et il a couru le risque de le perdre si les travaux n'étaient pas exécutés conformément au contrat.

M. AMES: Cette somme de $740,000 ne représente-t-elle pas plus que deux fois le montant de son dépôt?

M. CARVELL: Je l'ignore et, du reste, ça m'est égal.

M. AMES: Vous devriez le savoir.

M. CARVELL: Je suppose que M. Davis a réalisé un dollar sur son entreprise, tout comme l'honorable député réalise un dollar sur sa fabrication de chaussures, sans rien faire du travail. Je ne songe pas à faire un sujet de reproche à mon honorable ami de ce qu'il n'enfonce pas lui-même les chevilles; ses capitaux sont engagés dans l'en-

treprise et, à mon avis, il a droit d'en attendre un bénéfice raisonnable. Nos adversaires vont commencer à s'apercevoir, j'en suis persuadé, qu'ils se rendent ridicules avec toutes leurs commissions. Quand nous leur céderons la place, ils maudiront le jour où ils ont songé à Gutelius.

M. REID: Ne jurez pas.

M. CARVELL: Oui, et ils maudiront le jour ou la nuit où ils ont agréé son rapport. L'honorable député de Colchester (M. Stanfield) rit; il a eu maille à partir avec Gutelius. L'été dernier, l'honorable député de Colchester a été sur le point de démissionner à cause de Gutelius.

M. STANFIELD: C'est une erreur; je prie l'honorable député de retirer ce qu'il vient de dire.

M. CARVELL: Je le retire, mais c'est bien ce que les journaux ont affirmé. En tout cas, l'honorable député ne niera pas qu'il est parti en toute hâte pour Ottawa à cause de Gutelius.

M. STANFIELD: Je le nie.

M. CARVELL: Eh bien, je retire cela également, mais alors un bon journal conservateur publié dans la ville qu'habite l'honorable député doit être dans l'erreur.

M. MACDONALD: Journal dont l'honorable député est lui-même propriétaire.

M. CARVELL: Nos adversaires sont loin d'en avoir fini avec Gutelius. Je puis leur prédire ceci: dès que le ministre intérimaire des Chemins de fer sera devenu ministre en titre de ce département, Gutelius disparaîtra.

M. MACDONALD: Ils ne se proposent pas de le garder.

M. REID: C'est le meilleur fonctionnaire que jamais nous ayons eu.

M. CARVELL: Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) qui, je regrette de le constater, est absent ce soir, a eu des difficultés à cause de Gutelius, et il n'en a pas encore vu la fin, lui non plus. Nombre de politiciens torys des Provinces maritimes ont appris à connaître Gutelius et voudraient bien en être débarrassés.

Comme je l'ai dit, ces deux messieurs ont indiqué les bénéfices réalisés par ces entrepreneurs. Je vais citer à la Chambre des faits qui me sont connus personnellement, deux cas qui font bien voir la quasi malhonnêteté de ces affirmations.

M. GRAHAM: Pourquoi employer ce "quasi"?

[M. Carvell.]

M. CARVELL: Les faits auxquels je vais faire allusion étaient connus de Gutelius et Staunton, ou du moins auraient dû être connus d'eux, car ils sont de notoriété publique dans la province du Nouveau-Brunswick, ayant fait l'objet de litige dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de Québec. Effectivement, ils y ont fait allusion dans leur rapport même. Au sujet de l'entreprise n° 3, page 29 du rapport, les commissaires indiquent les prix payés à l'entrepreneur principal et celui payé au sous-entrepreneur. Ils s'expriment ainsi:

Valeur des travaux exécutés par les sous-traitants à leurs prix, $280,776.
Montant versé à la "Toronto Construction Company" pour ces travaux, $352,921.
Bénéfices, $72,145.
Pourcentage des bénéfices, 20 p. 100.

Ailleurs, sur la même page, on lit:

La compagnie "Toronto Construction" avait concédé à quatre sous-entrepreneurs l'exécution des travaux de terrassement sur ce parcours de quarante milles, et à un autre sous-trepreneur les travaux en béton. Toutefois, la compagnie "Toronto Construction" nous apprend que ses sous-entrepreneurs pour le béton ayant failli, elle a dû se charger elle-même de parachever les travaux.

Ce qui précède est un extrait du rapport de la commission, ce qui fait voir que les enquêteurs avaient creusé la question suffisamment pour en connaître le court et le long. La vérité, c'est que le sous-entrepreneur des travaux en béton se trouva hors d'état de remplir ses engagements. C'est précisément une de ces éventualités que j'ai signalées. Le sous-entrepreneur fait faillite avant d'avoir rempli ses engagements et la perte retombe sur les épaules de l'entrepreneur principal. Dans le cas actuel, le sous-entrepreneur était un nommé Ferguson. Il tourna mal; inutile d'entrer dans les détails, mais en fin de compte, les entrepreneurs principaux durent lui verser la somme de $10,000 pour se débarrasser de lui. Que ç'ait été là une perte sèche pour les entrepreneurs principaux, c'est ce qui fut affirmé sous serment en cour tant dans le Nouveau-Brunswick que dans la province de Québec. Puis il leur fallut subir l'ennui de deux procès à cause de ce sous-entrepreneur.

Une des affaires fut instruite dans la circonscription de mon honorable ami de Victoria-et-Madawaska. Comme il arrive d'ordinaire dans les causes de cette nature, le verdict fut défavorable à la compagnie et la cour suprême l'infirma. L'autre procès avait été intenté par un Italien contre cette compagnie de construction, et son instruc-

tion eut lieu à Hull. Comme d'habitude le verdict fut défavorable à la compagnie. Appel fut interjeté devant la cour de revision, entendu deux fois à Montréal et finalement décidé en faveur de la compagnie. Je tiens à dire à l'honorable député que, de ma propre connaissance, ces deux procès ont coûté à cette compagnie de $6,000 à $7,000. Voici un cas dans lequel de $16,000 à $17,000 ont été absolument perdus, et cette compagnie, loin de réaliser $72,000 de bénéfices, a vû réduire ces bénéfices de $16,000. Ce n'est pas une somme très considérable, mais ce n'en est pas moins une notable partie de ces $72,000. Ce sont là des faits que MM. Gutelius et Staunton auraient dû connaître, et qu'ils connaissent, je pense, et cependant ils n'ont pas hésité à proclamer à la Chambre et dans le pays que cette compagnie avait réalisé $72,000 sur son entreprise.

M. MACDONALD: Pour quelle somme totale est l'entreprise?

M. CARVELL: Pour la somme de $350.-000. L'entreprise n° 5 nous fournit un autre exemple. J'ai expliqué à la Chambre l'arrangement conclu entre la commission et les divers entrepreneurs, aux termes duquel il leur était permis de se servir de ce qu'ils appellent de la roche d'emprunt moyennant $1.10¼ la verge. Ce que je dis est de connaissance commune, non seulement parmi les entrepreneurs sur le Transcontinental dans le Nouveau-Brunswick, mais parmi beaucoup d'autres également. Vous trouverez à la page 30 du rapport les détails relatifs à cette entreprise n° 5. C'était là la grosse entreprise, celle comprenant le grand viaduc, celle, de tout le parcours, qui a coûté le plus par mille. Les commissaires indiquent ici les prix de l'entrepreneur principal et les prix des sous-entrepreneurs, comme en tout autre cas, et calculent que les entrepreneurs principaux ont réalisé un bénéfice d'à peu près $699,-000. Mais il s'agissait ici de travaux très importants devant coûter $2,518,000.

Ils disent que le bénéfice réalisé a été de 27¾ p. 100. Dans un cas les sous-entrepreneurs étaient deux jeunes gens, fils de deux des principaux actionnaires dans la compagnie des entrepreneurs principaux. Et ces deux jeunes gens se chargèrent de cette entreprise pour la roche d'emprunt pour laquelle le Gouvernement allouait $1.10¼ par verge cube, au prix ridiculement bas de 75c la verge. Je ne sais trop pourquoi ils l'ont fait, mais enfin ils l'ont fait, et vous verrez à la page 31 le rapport au sujet de cette sous-entreprise: roche d'emprunt, entrepreneurs principaux, $1.10¼, sous-entrepreneurs, 75c. Il était nécessaire de remplir une de ces grandes cavités le plus tôt possible afin de permettre le transport de l'acier pour le plus grand viaduc. La conséquence fut que ces entrepreneurs travaillèrent jour et nuit, hiver comme été, pendant toute une année et demie pour en finir, et perdirent à peu près $50,000 sur l'opération. Les sous-entrepreneurs ne disposaient pas de cette somme, loin de là, et dès lors les entrepreneurs principaux durent la débourser, et M. Gutelius le sait ou devrait le savoir. Il n'est pas un entrepreneur sur le Grand-Tronc-Pacifique dans le Nouveau-Brunswick qui ne le sache, et presque pas un homme d'affaires qui ne le sache. Ils savent que les entrepreneurs principaux ont été en perte d'à peu près $50,000 sur la fourniture de cette roche d'emprunt; mais M Gutelius et M Staunton ne le disent pas, ils n'hésitent pas à dire à la Chambre et au pays que ces personnes ont réalisé tout ce gros bénéfice. J'ose dire que si vous voyagiez de Moncton à Winnipeg et vous faisiez raconter l'histoire de toutes ces entreprises, vous découvririez qu'il n'est pas une entreprise sur tout le parcours qui n'ait eu sa part de ces déboires.

M. AMES: Pourquoi l'entrepreneur principal a-t-il été appelé à payer cette somme de $50,000? Y était-il contraint en loi, ou n'est-ce qu'en raison de sa parenté?

M. CARVELL: Ils durent payer cette somme. L'honorable député ignore-t-il donc qu'ils devaient payer les ouvriers et solder le prix des fournitures? Ces jeunes gens n'avaient pas de pelles à vapeur, ni gros matériel. Il leur fallut acheter trois pelles à vapeur et nombre de pompes alimentaires ainsi que du matériel pour la construction de la voie, et fournir, en outre, de trente à quarante chevaux. Ils durent dépenser $100,000 en matériel pour se mettre en mesure d'exécuter les travaux. Ces jeunes gens n'avaient pas le capital requis; ils étaient dans le même cas que les autres sous-entrepreneurs; et les entrepreneurs principaux durent avancer les fonds pour l'achat du matériel.

M. AMES: Ils le leur louèrent.

M. CARVELL: Parfait, mais ils en firent l'avance en tout cas. Puis il durent payer les salaires tous les mois et solder toutes les autres dépenses; et quand ils eu-

rent tout réglé ils s'aperçurent qu'ils étaient en perte de $50,000. Tel est le fond de toute l'histoire; c'est ce que j'ai cherché à faire comprendre, et je pense qu'il n'est pas une entreprise sur tout le parcours au sujet de laquelle vous ne constaterez pas qu'il est arrivé quelque chose d'exactement de même nature que ce que je viens d'expliquer au sujet de l'entreprise n° 5.

M. GUTHRIE: Y a-t-il dans l'enquête quelque chose au sujet des $50,000?

M. CARVELL: Non; je dis que c'est parfaitement connu de tous les entrepreneurs des Provinces maritimes. C'est une chose sur laquelle mes honorables amis peuvent se renseigner en s'adressant à la commission. L'ingénieur en chef sait tout ce qui en est; il a vu les travaux à mainte reprise. M. Woods, l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, sait tout ce qui en est. Tous savent ce qui en est, et je crois bien que MM. Gutelius et Staunton savaient absolument à quoi s'en tenir, mais ils ont eu bien soin de n'en pas parler.

Je vous ai donné trois exemples tirés d'entreprises à exécuter au Nouveau-Brunswick, et je vous ai dit comment ces messieurs ont supprimé la preuve nécessaire à la constatation des faits. L'honorable député de Renfrew-sud vous dit que le Gouvernement n'ajoute pas foi à la vérité de ce rapport, et vous en étonnez-vous? Vous étonnez-vous que nous l'attaquions et que nous demandions à cette Chambre de voter un amendement à la motion où l'on propose que la Chambre se forme en comité des subsides, amendement qui censure le ministère pour avoir demandé à la Chambre et au pays d'accepter ce rapport.

On nous a beaucoup parlé d'excès d'entaillage et de classification abusive. J'ai dit ce qu'était la classification. J'y reviendrai maintenant pour en parler à un autre point de vue. Mes honorables collègues prétendent qu'il y a eu collusion entre la commission, ses ingénieurs et les entrepreneurs, collusion qui a permis à ces derniers de se faire attribuer des excavations de roche compacte en quantité beaucoup plus grande qu'il ne fallait, et cela parce que le profit s'augmentait d'autant. De nombreux témoins ont été examinés sur la question de savoir combien il faudrait retrancher du compte des entrepreneurs pour excès d'entaillage. Quelqu'un a dit de 25 à 30 p. 100. La commission semble avoir été d'avis qu'il ne faut pas reprocher à un individu un excès du cinquième. Mon ami le ministre par intérim des Chemins de fer doit comprendre que, dans un rocher de 10, 20, 30 ou 40 pieds de haut, où l'on a mis des explosifs, il faut prendre ses mesures un peu libéralement pour arriver à détacher au moins la masse voulue. Il est impossible de tailler là-dedans comme avec un ciseau. Il faut y mettre des explosifs en quantité suffisante pour abattre le tout et ne pas laisser à la base ce que l'on appelle un éperon, parce que, pour enlever cet éperon, il vous faudra dépenser quatre fois plus que cela ne vaut.

Ils ont dans tous les cas enlevé plus qu'il ne fallait. Comme je viens de le dire, la commission a jugé que l'excès d'un cinquième n'était pas déraisonnable, mais des ingénieurs ont déclaré dans leur témoignage qu'un excès de 25 ou 30 pour cent ne serait pas immodéré. On a admis que, dans l'entreprise "F", l'on a dans bien des cas excédé le quart. Les ingénieurs déclarent qu'ils avaient besoin de cet excès pour remplir les trous et, à son tour, l'ingénieur en chef dit: Il vous faut enlever tant tous les mois. C'est ce qui a été fait, les trous ont été remplis et il s'est perdu bien peu de chose. Des difficultés se sont produites au sujet de cet excès d'entaillage. On a dit que la classification était abusive et qu'il fallait la condamner. Nous avons plusieurs fois débattu ce point devant la Chambre de 1907 à 1910, et l'affaire est devenue à la fin si sérieuse qu'une commission d'arbitrage a été instituée. Mon honorable ami de Renfrew y a déjà fait allusion. Je me bornerai à dire que, par la loi du Transcontinental, au cas de désaccord entre les ingénieurs sur quelque affaire de cette sorte, la question devait être soumise à une commission d'arbitres composée de l'ingénieur en chef de la commission, de l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique et d'un tiers qu'ils désigneraient, ou, au cas de désaccord que désignerait le juge en chef du Canada. Ils n'ont pas pu s'entendre, et le juge en chef a désigné M. Collingwood Schreiber. Tous trois se sont rendus sur les lieux, où ils ont constaté un excès d'entaillage d'environ 525,000 verges. Ils ont déclaré que ces 500,000 verges ne devaient pas être payées à l'entrepreneur. MM. Staunton et Gutelius disent dans leur rapport que ç'aurait dû être un peu plus de 700,000 verges, mais mon honorable ami le ministre par intérim des Chemins de fer n'ignore point que, depuis l'avènement au pouvoir de la présente administration, elle a réglé avec cet entrepreneur, non pas pour 500 ou 700 mille verges, mais pour une somme peu supérieure à la moitié de ce que coûtent les 500 milles verges.

M. J. D. REID: Je ne connais rien de cela.

M. MACDONALD: Quel était l'entrepreneur?

M. CARVELL: J. D. McArthur.

M. GERMAN: A quelle époque lui a-t-on réglé son compte?

M. CARVELL: Depuis l'avènement au pouvoir de la présente administration. On a payé à McArthur peut-être $250,000 de plus qu'on ne l'aurait dû faire au rapport des arbitres.

M. GERMAN: C'est chose que le ministre devrait savoir, à ce qu'il me semble.

M. CARVELL: C'est une autre preuve que l'on ne croit pas au rapport de MM. Staunton et Gutelius. On sait qu'il n'est pas impartial. De deux choses, l'une: ou le rapport est impartial ou il est faux; et, si le rapport est honnête, le Gouvernement ne l'est pas. Entre les cornes de ce dilemme, le Gouvernement doit faire son choix.

M. MACDONALD: Ils sont faux tous les deux.

M. CARVELL: Je n'affirme rien; je ne fais que présenter un argument et laisse à mon honorable ami le ministre par intérim des Chemins de fer d'en faire l'application. Plus on plonge dans cette affaire, plus on sent que le ministre se rend compte de l'erreur qu'il a commise. Dans un désir de nuire à leurs adversaires, ils ont fait choix de deux hommes fort éloignés d'être à la hauteur de la tâche, deux hommes qui se sont mis à la besogne en aveugles et ont rapporté tout ce que leur petite intelligence leur suggérait comme pouvant nuire à leurs adversaires. Or, il arrive que cette mesquine entreprise fait office de boomrang et se retourne contre ceux qui ont à prendre la paternité de ce rapport. Et ce rapport va être distribué dans tout le pays. On m'assure qu'il s'en imprime des centaines de mille exemplaires, afin de les mettre dans les mains de tous les électeurs, où ils aideront à faire mousser le parti. J'espère bien cependant qu'après lui avoir signalé les méchancetés de ce rapport, mon honorable ami en contremandera l'impression.

M. AMES: J'aurais une question à poser à l'honorable député. Lui a-t-il jamais paru étrange que, dans le cas du chemin de fer de Graham à Port-Arthur, où le Grand-Tronc-Pacifique s'est servi de chevalets en bois, aucune difficulté n'a eu lieu à propos d'entaillage.

M. CARVELL: Je ne connais rien de cela. Nous ne faisons pas l'examen de cette partie de la ligne. Ce n'est pas le Gouvernement qui a bâti ce bout de ligne, mais le Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami sait peut-être à quoi s'en tenir. C'est une ligne où sans doute il a passé, mais non pas moi. Je ne vois pas l'à-propos de cette question. Si mon honorable ami veut bien me signaler quelque partie du Transcontinental où cela serait arrivé, j'essaierai de lui répondre; mais je ne crois pas qu'il le puisse.

M. AMES: Si vous tenez à ce que je m'explique, je le ferai.

M. CARVELL: Je sais à quoi mon honorable ami veut en venir. Il dit que de Graham à Port-Arthur, sur le Grand-Tronc-Pacifique, il y a eu des chevalets en bois, et nul excès d'entaillage. Je ne connais rien de cela. Le gouvernement de ce pays n'a rien eu à voir là-dedans. Mon honorable ami pourrait tout aussi bien dire que, dans les Rocheuses, il n'y a pas eu d'excès d'entaillage sur la ligne du Pacifique-Canadien.

M. AMES: L'honorable député admet l'importance de ma question.

M. MACDONALD: L'honorable député a-t-il vu la classification que l'on a faite sur cette ligne?

M. AMES: Ce n'est pas là le point, mais celui-ci: chaque fois que l'on n'a pas eu besoin d'un remplissage inutile, il n'y a pas eu une hausse correspondante dans les excès d'entaillage.

M. CARVELL: Mon honorable ami est-il assez simple pour ne pas savoir qu'il faut que ces trous viennent à se remplir. Entre le Grand-Tronc-Pacifique qui remet à deux ou cinq ans le remplissage de ses entrevoies et le Gouvernement qui les remplit à mesure que les travaux progressent où est la différence? Je ne sais trop où mon honorable ami veut en venir.

M. AMES: Il y a dans le prix des matières à employer une grande différence.

M. CARVELL: Je ferai une question à mon honorable ami. Me dira-t-il pourquoi la présente administration ne s'est pas conformée au rapport de ses arbitres, et pourquoi elle a accordé à McArthur un quart de million de plus qu'il n'aurait dû avoir au dire de la commission?

M. AMES: Vous aurez à demander cela à d'autres.

M. CARVELL: Quand une question absolument pertinente est faite à mon hono-

rable ami, il se retranche derrrière n'importe quoi, plutôt que de répondre franchement. Il sait où gît la difficulté.

M. AMES: Non, je ne le sais pas.

M. CARVELL: D'autres aussi le savent. Il a été dit bien des choses relativement à la classification des matières compactes. Le comité d'arbitrage a aussi étudié la question, et si mon honorable ami veut bien me le permettre, je vais le mettre au courant de ce qui s'est passé dans ma province.

A la page 24 du rapport des commissaires enquêteurs, on trouve la déclaration suivante, que vous me permettrez de citer:

Faisant exception pour les cas où M. Hayes recommenda l'annulation des entreprises numéros 16 et 17 et appuya tant soit peu les efforts de l'ingénieur divisionnaire Doucet qui voulait à la Tuque une montée où l'on emploie une locomotive de refoulement, faisant de même exception pour l'offre de la compagnie, après la construction d'une voie, de faire pour la moitié du prix le transport du remblai, nous considérons —et nous savons la portée de cette affirmation —que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique au lieu de désapprouver les dépenses exagérées de ces commissaires inexpérimentés les a plutôt favorisées.

Monsieur l'Orateur, il n'est pas d'allégation plus malhonnête que celle-là, au cours des 500 pages dont se compose le rapport que nous sommes actuellement à discuter; cette affirmation est malhonnête, et les hommes qui l'ont faite le savent. Si vous parcourez le témoignage de M. C. Foss, l'ingénieur divisionnaire de la section "A", vous constaterez qu'un nommé Bullion fut nommé ingénieur divisionnaire par le Grand-Tronc-Pacifique, étant en charge de la construction de la voie ferrée pour toute la section du Nouveau-Brunswick. M. Bullion n'a pas soulevé seulement une objection, mais il a protesté des douzaines de fois, et vous pouvez vous en rendre compte en lisant le témoignage de M. Foss. Il a soulevé pas moins de 400 objections à propos de toutes espèces de choses se rapportant au travail des ingénieurs dans la province du Nouveau-Brunswick. Il a soulevé des objections à propos de la classification, de mesurages, des matières employées pour les fondations des ponceaux, en un mot il a soulevé des difficultés à propos de tout. Il n'a rien laissé passer, qu'il n'ait soulevé des objections. La même chose s'est produite au sujet de l'enquête Hodgins. D'un bout à l'autre du parcours de la voie, ces ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique se sont opposés à tout ce que faisaient les ingénieurs au service de la commission. Du commencement à la fin, ce fut la règle établie, et je ne trouve nullement à redire parce que ces ingénieurs ont soulevé des objections.

Il se peut qu'ils n'étaient pas bien convaincus eux-mêmes de l'à-propos des difficultés qu'ils soulevaient, mais c'était leur devoir d'essayer de diminuer au minimum le coût des travaux. L'idée de la compagnie, c'était de construire cette voie ferrée à aussi bon compte que possible, vu qu'elle s'était engagée à payer un intérêt de 3 pour 100 sur le coût total des travaux, dès qu'ils seraient terminés. Au Nouveau-Brunswick, les ingénieurs soulevèrent des centaines d'objections, puis ils discutèrent ensuite les questions sujettes à controverse, ils effectuèrent des compromis, enfin ils s'en tirèrent du mieux qu'ils purent.

En fin de compte, les choses en vinrent au point où il devint nécessaire pour MM. Woods et Foss d'entrer en négociations, et ils en profitèrent pour régler nombre de ces difficultés. Il arriva enfin un moment où ces messieurs ne purent plus s'entendre, et ils demandèrent la nomination d'un comité d'arbitrage. Ce comité, composé de MM. Gordon Grant, Kelliver et Collingwood Schreiber, se rendit sur les lieux. Ils inspectèrent tous les travaux de l'entreprise n° 6. Ils descendirent de leur wagon particulier, ils fouillèrent le remblai, tout comme mon honorable ami l'a fait; ils interrogèrent comme témoins les ingénieurs et du Grand-Tronc-Pacifique et de la commission; ils firent une enquête approfondie, et pour l'entreprise n° 6, ils ne déduisirent qu'un faible pourcentage de la classification de la roche qu'avait faite les ingénieurs. Ils passèrent ensuite aux travaux de l'entreprise n° 5. Vous trouverez tous les détails de l'affaire dans le témoignage de M. Foss. Je sais ce qui en est, parce que j'étais moi-même sur le théâtre des difficultés. Ils se rendirent de Grand-Falls au grand viaduc, qui se trouve sur le parcours de l'entreprise n° 5, et ils étudièrent l'affaire en litige; ils firent la même chose à Plaster-Rock, puis ils visitèrent les travaux des entreprises n° 4, n° 3, n° 2 et n° 1. Ils traversèrent toutes les coupes, et en firent un examen minutieux. Cependant, les arbitres n'ont pas pu faire autrement que d'approuver les décisions rendues et la classification préparée par les ingénieurs de la commission du chemin de fer Transcontinental, et leurs prévisions furent jugées correctes, sauf une petite quantité de matières qui furent enlevées de l'entreprise n° 6.

On crut, après toutes ces enquêtes, que l'affaire était réglée pour toujours. Les entrepreneurs, en grande majorité, payèrent

ce qu'ils devaient aux sous-traitants, convaincus qu'ils étaient que tout était fini. Mais après le changement d'administration et l'entrée en scène de M. Gutelius, d'autres ingénieurs et inspecteurs furent envoyés sur les lieux. On dépêcha sur les lieux le même Goodwin, trois ans après que les déblais eussent été exécutés. Il y avait alors trois ou quatre ans que les déblais avaient été exécutés, que tout était séché, que la pluie avait effrité les matières, que la surface avait été changée et que l'herbe avait recommencé à croître. Les circonstances n'étaient plus du tout les mêmes. Pour l'entreprise n° 1, qui comportait une dépense de $2,000,000, tous les efforts de MM. Goodwin et Gutelius aboutirent à ce cri: C'est que l'on aurait dû en déduire une somme de $45,000, en dépit du règlement effectué par le comité d'arbitrage. C'était une entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Quant aux travaux de l'entreprise n° 2, ils ne trouvaient rien à reprendre. Les travaux des entreprises n° 3 et n° 4 avaient été donnés à la Construction Company, et ils trouvèrent qu'on aurait dû également déduire une faible somme du prix global. Ils examinèrent ensuite l'entreprise Kitchen,—l'entreprise n° 5,—et là encore, ils déduisirent du prix total, une somme d'à peu près $35,000.

Maintenant, ou ces hommes ont eu raison ou ils ont eu tort d'enlever aux entrepreneurs ces sommes d'argent; ou ils ont agi honnêtement ou malhonnêtement; ou ils ont agi par ignorance ou en connaissance de cause. Quant à moi, je n'en sais rien et mes honorables amis sont libres de choisir l'alternative qu'ils voudront.

Si Gutelius et Goodwin ont eu raison de déduire une somme de $35,000 de l'entreprise de Kitchen, ils auraient dû la déduire et ne pas revenir sur leur décision. S'ils ont eu raison de déduire $35,000 de l'entreprise de Corbett, ils auraient dû le faire et ne pas revenir sur leur décision. Mais ils ont eu affaire à des hommes qui étaient aussi versés qu'eux-mêmes en ces matières, et Kitchen et Corbett leur dirent: Les choses ne se passeront pas comme cela; nous allons vous combattre jusqu'au bout. Quand ils virent qu'ils avaient affaire à deux hommes qui possédaient beaucoup de courage et aussi un peu d'argent, Gutelius et Goodwin leur répondirent: Discutons un peu tous ensemble et tâchons de voir si nous ne pouvons pas régler l'affaire au moyen d'un compromis; nous prétendons que la commission aurait dû vous déduire tel montant, mais nous n'avons nullement l'intention de vous le déduire; venons-en à une entente. Le résultat fut qu'ils allouèrent aux entrepreneurs à peu près $18,000 sur l'entreprise n° 1 et environ $15,000 sur l'entreprise n° 5. Maintenant, je désirerais savoir si ces deux hommes sont à la hauteur de la tâche qu'on leur avait assignée. Si ces hommes étaient justifiables de déduire les sommes mentionnées, avaient-ils le droit d'effectuer un compromis et de payer aux entrepreneurs des sommes d'argent qui n'auraient jamais dû être payées? A ce moment-là, ils avaient porbablement en mains une somme de $100,000, et peut-être plus, de l'argent qui revenait à Kitchen. Nonobstant tout cela, ont-ils retenu cet argent? Non, monsieur l'Orateur, ils n'ont rien fait de tel. Ils se sont contentés d'ergoter, et lorsqu'ils ont constaté que les entrepreneurs allaient poursuivre en justice, ils ont reculé.

M. AMES: Les entrepreneurs avaient-ils reçu leur certificat de l'ingénieur?

M. CARVELL : Ils étaient en possession des évaluations ordinaires, basées sur l'avancement des travaux à exécuter.

M. AMES : Signées par les ingénieurs?

M. CARVELL : Assurément; ils les avaient obtenues mois par mois. Mais mon honorable ami ne peut se retrancher derrière cette formalité. S'il veut se prendre la peine de lire le contrat, il constatera que tout y est sujet à la décision définitive de l'ingénieur en chef. Quelles que soient les évaluations basées sur l'avancement des travaux à exécuter, c'est l'ingénieur en chef qui doit décider, et si les entrepreneurs ne peuvent s'entendre avec l'ingénieur, alors la question doit être soumise à l'arbitrage. Mais nous tournons toujours dans le même cercle vicieux. Gutelius et Goodwin, afin de prendre en faute les anciens commissaires et d'établir qu'il y avait quelque chose d'irrégulier, adoptèrent l'attitude que l'on sait à l'endroit des entrepreneurs, attitude qu'ils n'ont pas eu le courage de soutenir jusqu'au bout. Ils déclarèrent que ces entrepreneurs avaient reçu $35,000 de plus qu'il ne leur était dû, mais ils n'eurent pas le courage de soutenir leurs déclarations. Lorsqu'ils virent qu'un procès allait éclater et qu'ils auraient à subir le jugement d'experts bien mieux qualifiés qu'eux mêmes, ils reculèrent, comme sont supposés le faire des hommes de cette catégorie, et ils dirent aux entrepreneurs: Réglons l'affaire. Les entrepreneurs au lieu de subir les ennuis d'un procès pour la somme insignifiante de $15,000 par rapport à une entreprise de $2,000,000, ac-

ceptèrent le règlement qu'on leur proposait. Maintenant, les conservateurs vont se tourner vers le pays et s'écrier: Voyez la malhonnêteté de ces ingénieurs; ils ont alloué à Kitchen $15,000 de plus qu'il ne lui était dû, et nous allons lui faire restituer cette somme. C'est là un exemple de ce qui s'est passé depuis que ces messieurs ont pris en mains l'administration de ce chemin de fer, en 1911.

M. KYTE: Ces ingénieurs divisionnaires sont-ils encore au service de la commission du Transcontinental?

M. CARVELL: Quelques-uns sont encore employés. M. Foss est demeuré au service du Transcontinental jusqu'au mois de janvier dernier et alors on lui déclara que son utilité avait cessé. Je ne saurais dire pourquoi le Transcontinental l'a conservé à son service; il n'avait rien à faire et on lui a payé un fort traitement pour cette sinécure. J'en suis bien aise, du reste, car c'est un homme qui a toute mon estime. M. Foss a été le plus surpris du monde de voir qu'on continuait à l'employer et sans doute on avait intérêt à le maintenir à son poste. Il reste encore quelques procès à terminer et sans doute on a maintenu M. Foss à ce poste, afin d'avoir la haute main sur lui; mais ces messieurs ont compté sans leur hôte, et quand les tribunaux seront saisis des litiges, comme ils le seront probablement, M. Foss aura voix au chapitre et il exprimera son opinion à l'encontre de M. Gutelius.

Le ministre de la Marine est absent, à mon grand regret; car j'aurais certaines observations à formuler, en sa présence, et je regrette aussi l'absence du premier ministre. A titre de citoyen de l'Est, je dois déclarer que s'il est une allégation dans ce remarquable document qui soit tout à fait inadmissible, c'est le dernier paragraphe du rapport (page 138), que voici:

De l'avis de la présente commission on n'aurait pas dû construire le Transcontinental national à l'est de Lévis, ce qui a entraîné, en premier lieu, $36,000,000 de frais, parce que, à cette époque, l'Intercolonial, réseau d'Etat, était en exploitation entre Lévis et Moncton; en deuxième lieu, parce que le parcours du Transcontinental n'aurait que trente-cinq milles de moins; en troisième lieu, parce que les rampes du Transcontinental national sont plus fortes que celles de l'Intercolonial; et en quatrième lieu, parce que les pentes de l'Intercolonial peuvent être réduites à quatre dixièmes par cent, pour les convois à destination de l'ouest, vu que, d'après la construction du Transcontinental national, il est presque impossible de réduire la pente de 1.10 pour cent à 146 milles à l'ouest de Moncton et la pente de 1.10 pour cent, au lac Pohenagamook.

[M. Carvell.]

Il y a deux raisons qui m'empêchent de souscrire à la conclusion qui contient cet exposé. D'abord, sans être fausse peut-être, cette conclusion n'est pas une légitime déduction des faits. On cherche à créer l'impression que les pentes dans leur ensemble, sur cette partie du réseau à l'est de Lévis, sont plus fortes qu'elles ne le sont sur l'Intercolonial. Ces messieurs savent parfaitement à quoi s'en tenir à cet égard, mais ils savent aussi qu'il y a des milliers d'individus au pays qui seront induits en erreur par ce faux exposé de faits. En réalité, sur le réseau entre Lévis et Moncton, il y a deux endroits où il existe une rampe de 1.1. L'explication du fait, c'est qu'on avait calculé que deux locomotives remorquent sur une pente 1.1 la même charge qu'une seule locomotive sur une rampe de 0.4. Par conséquent, en deux circonstances où l'emploi d'une pente de 0.4 rendrait la construction de la ligne trop coûteuse, on a recours à une rampe d'élan. Dans un endroit, cette pente a dix ou onze milles de longueur, et dans l'autre, treize milles, et ces rampes se trouvent dans des divisions différentes. Cela veut dire que pour les charges lourdes, il faudrait installer une locomotive supplémentaire au pied de ces rampes. Sur les 500 milles entre Québec et Moncton, il n'y a que deux endroits où l'on ait dépassé la pente normale directrice de 0.4 pour convois gagnant l'est, et de 0.6 pour convois gagnant l'ouest. Mais si le Gouvernement actuel a établi ces pentes un peu partout, il faudra installer une locomotive partout où existe pareille rampe, et la puissance de remorquage du réseau se trouverait réduite à 1 pour 100. Les commissaires se sont bien donné garde d'éclairer le public à cet égard; mais ils ont essayé de créer l'impression que ce réseau est pour ainsi dire un chemin de 1 p. 100. Ils savent parfaitement à quoi s'en tenir.

Ces messieurs critiquent vivement la construction du viaduc de la rivière du Petit-Saumon. Je le sais, le député de Saint-Antoine prétendra que M. Foss a demandé la construction de rampes d'élan, au viaduc de la rivière du Petit-Saumon, et j'en conviens. Mais si on l'eût fait, le réseau eût perdu de sa valeur. Pour bien comprendre l'objectif visé dans la publication de ce rapport, l'honorable député devra se mettre au courant de l'historique du tracé de ce réseau au Nouveau-Brunswick. On a surtout visé à l'économie, et M. Foss a affirmé que probablement on aurait pu économiser un mil-

lion et demi de dollars et davantage en employant une rampe à locomotive de refoulement à la rivière du Petit-Saumon, quelques pieds au-dessus du niveau de l'eau, au lieu de construire un viaduc. Mais c'eût été faire tomber le Transcontinental au niveau de l'Intercolonial et enlever toute valeur au réseau. En employant le même genre de rampe à Coal-creek et au croisement Chipman, on créerait la même situation. C'est tout simplement une question d'administration que de savoir si le Gouvernement aurait dû adhérer à la construction de ce réseau de 0.4. Inutile d'invoquer ici les témoignages des ingénieurs pour savoir si on peut remorquer plus de marchandises et à meilleur marché sur une ligne construite en plaine que sur un réseau qui traverse des collines. Inutile de me dire que sur une rampe d'élan, s'il arrive qu'on frappe un rail glissant, ou que la vaporisation de la locomotive soit insuffisante, alors on reste en panne, et une fois qu'on est en pareille posture, il ne reste qu'à diviser le train, à remorquer sur la montée autant de wagons que possible, quitte à revenir chercher le reste, au risque de perdre ainsi plusieurs heures et tous les bénéfices du transport de ces marchandises. Il suffit d'avoir fait marcher un automobile pour savoir ce qu'il est possible d'accomplir sur une rampe d'élan. Vous commencez par descendre la déclivité d'une colline et quelquefois vous réussirez à gravir le versant de la colline opposée; mais si votre carburateur fonctionne mal, vous restez en panne . Ou bien, il s'agit de savoir si votre gazoline est aussi bonne que celle contenue dans le dernier réservoir. Bref, il y a une foule de choses à considérer. La même question qui s'applique au conducteur d'un automobile sur une rampe d'élan s'applique au mécanicien qui s'efforce de remorquer un train de marchandises sur une rampe d'élan. Bien que je ne sois pas ingénieur, je prétends avoir un peu de sens commun. Il faut dire, à l'honneur de l'ancienne commission, qu'elle acceptait volontiers l'avis des meilleurs ingénieurs, et qu'elle tenait à construire une ligne qui transporterait le grain de l'Ouest au littoral et, au retour, les produits des manufactures.

Il est une chose dont le Gouvernement n'a pas tenu compte au sujet de cette entreprise du Transcontinental. Nous n'avons pas marché sur les brisées du gouvernement précédent, en subventionnant le Pacifique-Canadien. Je ne blâme nullement le gouvernement conservateur d'avoir prêté son concours financier à la compagnie du Pacifique-Canadien. Je nourris la plus vive admiration pour cette compagnie. Je suis un de ses meilleurs amis et elle me le rend bien, sauf en temps d'élection. Au cours de la campagne électorale, elle ostracise de mon comté tous ceux qui, à son avis, pourraient voter pour moi.

M. MICHAUD: Et elle les envoie chez moi.

M. CARVELL: En effet. Comme compagnie de chemin de fer, elle a réalisé une œuvre admirable pour la colonisation et le progrès du pays. L'ancien gouvernement conservateur lui accorda $25,000,000, quelques millions de dollars valant de voie parachevé et des terres qui ont aujourd'hui pour elle une valeur de $300,000,000. Il l'exempta de taxes; il lui accorda une subvention pour presque chaque mille de chemin de fer qu'elle possède au pays. Le parti conservateur lui a prêté son concours de toute manière, depuis le début de ses travaux jusqu'aujourd'hui, et il l'aide encore. Il prête son aide à Mackenzie et Mann; l'an dernier, il leur a accordé $17,000,000 et cette année il lui donnera $50,000,000.

M. AMES: Jamais de la vie.

M. CARVELL: Comme le représentant de Calgary est absent, je puis faire pareille affirmation en toute sécurité. Remarquez-le, tout ce que ces compagnies de chemins de fer, le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien, ont obtenu en argent, en terres, ou sous forme d'exemption d'impôts, le Gouvernement le leur a donné. Le peuple canadien s'en est complètement dessaisi. Nous n'y avons mis aucune condition; jamais nous ne rentrerons dans nos fonds; du reste, nous ne nous y attendons pas, car c'est leur bien et leur propriété absolue. Chaque dollar que nous dépensons pour le Transcontinental national est à nous, peu importe que ce soit $161,000,000 ou qu'en y ajoutant l'intérêt composé pour cinquante ans, nous arrivions à grossir la somme jusqu'à $300,000,000 ou $400,000,000 tout simplement en calculant l'intérêt composé assez longtemps, peut importe le coût global du réseau ou le prix par mille. Peu importe qu'on ait employé des matières absolument solides pour remblai au lieu de chevalets en bois, peu importe qu'on construise des ponts en acier au lieu de ponts en bois, peu importe qu'on ait employé des pentes de 0.4 pour cent permettant le remorquage de convois de 2,000 ou 2,500 tonnes comparativement à 800 ou 900 tonnes, sur le meilleur

chemin de fer canadien, sauf le Transcontinental national; bref, peu importe quelles sont les conditions qui puissent exister.

Le Transcontinental national est la propriété du peuple canadien. Nous affermons le réseau à une compagnie qui nous paiera 4 pour 100 pendant quarante-trois ans, et à la fin de cette période chaque dollar engagé dans cette entreprise, chaque perfectionnement apporté au réseau, chaque amélioration effectuée sur le parcours du tracé de ce réseau, bref, tout ce qui est entré dans la construction de ce réseau reviendra absolument au peuple canadien, précisément comme nous l'avons donné au chemin de fer, sauf que toute cette propriété qui nous revient a été rendue bien plus précieuse par les perfectionnements apportés par la colonisation du pays et par l'essor donné au commerce. A mon avis, c'est peut-être la plus précieuse partie de l'actif du Canada. Si j'avais assez peu de foi dans l'avenir de ce grand pays pour ne pas justifier la construction d'un chemin de fer comme celui-là, alors que c'est une propriété nationale, je me tiendrais pour un Canadien à l'esprit étroit, indigne de siéger au Parlement fédéral, ou dans toute autre assemblée législative du Canada. Quand les ministériels viendront à discuter cette question, ils sauront, j'espère, faire une distinction essentielle: c'est quand nous prêtons notre concours financier aux autres compagnies de chemins de fer, nous leur donnons des dixaines et des centaines de millions de dollars, au lieu que pour le Transcontinental, nous plaçons notre argent dans notre propre réseau; nous allons toucher l'intérêt sur ces sommes pendant quarante-trois ans, puis la ligne nous reviendra et ce sera une propriété nationale, la propriété de tout citoyen canadien. Il n'y a aucune parité entre les deux choses. A quoi bon céder au Grand-Tronc-Pacifique l'exploitation d'un chemin de fer construit sur des viaducs en bois, avec des rampes d'élan, qui rendent le trafic impossible? Que ferons-nous de ce chemin de fer, quand il nous reviendra? Si l'on comble plus tard ces ponts de chevalets, il faudra en payer les frais. Les ministériels ne s'imaginent pas sans doute que le Grand-Tronc-Pacifique se chargera de combler ces viaducs en bois. Mais, s'écrient-ils, nous aurions pu combler ces ponts de chevalets plus économiquement que vous! Ils essayent de le prouver en disant que le Grand-Tronc-Pacifique a affirmé qu'il comblerait ces chevalets pour 25 cents la verge. Comprennent-ils qu'il lui ait fallu payer 50 cents la verge pour remplir ces trous? La chose est consignée à l'enquête; et il est parfaitement connu que la construction de ces ponts de chevalets a coûté presque 25 cents la verge, chose que Gutelius et Lynch-Staunton se sont soigneusement efforcés de dissimuler.

Lorsque ces ponts de chevalets sont construits, vous devez les couvrir. Vous ne pouvez pas les enlever pour vous en servir ailleurs. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a dit: Quand vous aurez construit pour nous les ponts de chevalets, nous amènerons des matières de remblai et nous les déverserons a raison de 25 cents la verge. La compagnie peut le faire, mais en plus elle ne construirait pas les chevalets. L'entrepreneur ordinaire ne construit pas, en règle générale, des ponts de chevalets fixes; il en construit de temporaires. La grande majorité des remplissages se sont faits avec un outillage de ballast et des machines balladeuses, comme on les appelle. Les entrepreneurs établissent un chevalet, ils remplissent une pente de dix, quinze ou vingt pieds puis ils nivellent la pente et contruisent par dessus un autre pont de chevalets temporaires. Cela ne leur coûte pas plus de trois à quatre cents pour faire ces ponts temporaires, tandis que s'ils devaient établir des remblais définitifs, cela leur reviendrait à 25 cents, plus le remplissage final. Combien le peuple aurait-il épargné si on avait construit des chevalets temporaires au lieu de ponts définitifs?

M. GRAHAM: Très peu, si même il y avait eu une économie.

M. CARVELL: Les commissaires ont eu grand soin de dire, pour chacune des entreprises, que les entrepreneurs avaient gagné tant sur ceci, tant sur cela. Dans chaque cas, ils ont dit que les entrepreneurs avaient fait des bénéfices sur le transport de leurs matières. Je crois qu'ils en ont fait plus qu'ils ne s'y attendaient et je ne pense pas qu'il y ait eu dans le cahier des charges un article qui ait été aussi profitable aux entrepreneurs que le transport des matières, et pourquoi? Quand ces messieurs ont été invités à soumissionner ils l'ont fait à tant la verge de matières transportées. Ces prix ont tout été en moyenne de quarante à quarante-trois cents. Ils ont basé leur prix en s'appuyant sur leur expérience passée et ils avaient construit des lignes avec des pentes de 1 p. 100; ils n'avaient jamais construit des voies à quatre dixièmes. Quand ils ont eu une voie à 4-10, ils ont trouvé qu'ils pouvaient trans-

porter leurs matières à bien meilleur compte que sur une ligne de 1 p. 100.

Je le crois qu'ils ont gagné de l'argent. Je vais donner un exemple à mes collègues. Au Nouveau-Brunswick, une compagnie de sous-entrepreneurs qui avait l'entreprise 6, possédait un magnifique outillage dernier modèle et pouvait transporter vingt ou vingt et un wagons de gravier par train. Cette même compagnie construit actuellement dans mon comté une ligne à la Gutelius—un de ces tramways avec des courbes de sept à huit degrés et des rampes de plus de 1 p. 100. Cela coûte cher aussi à la province du Nouveau-Brunswick pour la construire. Elle garantit les obligations pour $25,000 par mille. C'est une de ces voies de politiciens torys. La compagnie vient demander encore à la législature une garantie additionnelle de $10,000 par mille, et je suppose qu'elle les obtiendra.

M. KYTE: Où va l'argent?

M. CARVELL: Il va à un Yankee nommé Gould. Je voudrais que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries fût ici, parce qu'il s'intéresse beaucoup à cette ligne. Elle reçoit en plus une subvention de ce Gouvernement de $6,400 par mille.

M. KYTE: Elle est donnée à des sous-entrepreneurs?

M. CARVELL: Entièrement. L'entrepreneur n'a pas une pelle, ni un tombereau. pas même un cheval. Il n'a qu'une automobile.

M. KYTE: Mettez Gutelius à ses trousses.

M. CARVELL: Gutelius le connaît bien; Gutelius est un de ses bons amis. La compagnie construit une des voies favorites de Gutelius—les mêmes entrepreneurs, avec les mêmes machines, les mêmes pelles, le même outillage, ne sont pas capables de remorquer plus de sept wagons et quelquefois six par train. Cela montre la différence entre une voie à 4 p. 100 et une voie à 1 p. 100.

M. MICHAUD: Est-ce une ligne en plaine?

M. CARVELL: A peu près. Il n'y a pas de doute qu'ils gagnent beaucoup d'argent dans cette entreprise. Quoi qu'il en soit, j'en parle pour montrer le résultat des opérations sur ces deux grandes voies ferrées; quand les entrepreneurs ont une voie à 4-10, je crois qu'ils doivent gagner de l'argent sur le transport de leurs matières.

Allez-vous me dire que si un homme soumissionne pour une entreprise ouvertement et contre tous—et dans chaque cas la plus bas soumissionnaire a eu l'entreprise—et que plus tard on reconnaise qu'il gagne de l'argent sur une certaine partie de son entreprise, le Gouvernement devrait lui dire: Nous avons fait erreur; vous allez gagner de l'argent dans cette partie de vos travaux; nous vous l'enlèverons et vous pourrez finir les travaux sur lesquels il n'y a pas de profit à réaliser. C'est très bien pour Gutelius de prêcher ce principe, mais personne ne sait mieux que lui que cela n'est pas applicable dans la pratique. C'est encore là une autre preuve du manque absolu de bon sens dans tout ce rapport.

Il y a un autre motif qui me porte à m'élever contre la dernière partie de ce rapport et avec plus d'énergie encore que contre les autres erreurs qu'il renferme sur le caractère de la ligne. S'il est une région du Canada qui n'ait pas fait une trop bonne affaire en entrant dans la confédération, c'est celle des Provinces maritimes. Je ne dis pas que ces provinces voudraient se retirer de la Confédération; nous y sommes et il vaut peut-être mieux y rester, mais jusqu'à présent nous avons perdu au jeu. Nous n'avons pas eu la facilité de vendre nos produits au reste du Canada; nous avons dû chercher un débouché où nous avons pu pour nos produits, à l'exception de la houille et peut-être des pommes de terre. Par suite des conditions des transports et du tarif, nous avons été forcés d'acheter nos machines, la farine, les vêtements et une grande quantité des objets manufacturés dans les provinces d'Ontario et de Québec. Le combat a été long, rude et difficile. Si les Provinces maritimes n'ont pas vu augmenter leur population autant que les autres provinces du Canada, c'est par suite des conditions économiques contre lesquelles nous avons été obligés le lutter. Nous avons payé notre part des $100,000,000 qui ont passé dans la construction des canaux et nous n'en recevons pas un dollar de bénéfice. Nous payons notre part de tous les millions de dollars employés dans les grands travaux d'entreprises publiques, millions de dollars dans le port de Montréal, millions dans le port de Vancouver, millions dans tout le pays.

M. STEVENS: Millions à Halifax, millions à Saint-Jean.

M. CARVELL: Très peu. On arrive à nous maintenant, mais nous n'avons com-

mencé qu'il y a quatre ou cinq ans—pas de remerciements au Gouvernement actuel. Nous avons payé notre part et nous l'avons fait de bon cœur. Quiconque des Provinces maritimes voterait pour approuver ce rapport serait un traître au pays et n'aurait pas à cœur les meilleurs intérêts de sa province. Je vais surveiller le vote avec un certain plaisir. Je tiens à savoir l'attitude que prendra sur cette question mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, je tiens à voir l'attitude de tous les autres membres des Provinces maritimes. On dit que nous devrions payer notre part des $150,000,000 de la construction d'un chemin de fer de Winnipeg à Québec, bien que les Provinces maritimes n'aient aucun droit de s'étendre dans les provinces de l'Est, aucun droit d'obtenir les avantages du transport à bon marché de l'Ouest à l'Est ou pour la construction de leurs ports. Mes honorables amis diraient-ils qu'il est raisonnable que les Provinces maritimes acceptent une situation pareille? Mes amis, le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries, voteraient-ils en faveur d'une proposition semblable? S'il n'y avait pas d'autre raison que la conclusion de ce rapport, je comprendrais que tout représentant des Provinces maritimes quel que soit le côté où il siège, est tenu en honneur de condamner ce rapport, non seulement par ses paroles, mais par son vote et par tous les moyens en son pouvoir. Il devrait être condamné s'il n'y avait pas d'autre motif que l'injure gratuite qu'il fait à la population des Provinces maritimes dans sa conclusion finale.

Avant tout, la question qu'il soulève relève de la politique et a été réglée par les électeurs du pays dans deux élections; cela ne regarde nullement ces commissaires. Le rapport fait une insulte gratuite dont le premier ministre n'a pas eu connaissance, je veux bien le croire, car il n'aurait pas permis de la faire circuler sous cette forme. Elle est là partout et le premier ministre doit en prendre la responsabilité.

M. SINCLAIR: Le ministre suppléant des Chemins de fer a approuvé le rapport.

M. CARVELL: Je n'étais pas présent et n'ai pas entendu ce qu'il a dit. Je dois avouer que j'avais une meilleure opinion de lui.

J'espère qu'on m'excusera si je parle pendant quelques instants d'une affaire qui se rapporte au Grand-Tronc-Pacifique et dont le rapport ne parle pas. Dans la province du Nouveau-Brunswick la population a été portée à croire que Saint-Jean serait un des terminus de la ligne.

L'ex-gouvernement avait fait des préparatifs pour la construction de la ligne dont j'ai parlé, le Valley railway, qui devait être le trait d'union entre le Grand-Tronc-Pacifique et la ville de Saint-Jean. Nos honorables amis, nos adversaires, sont à la tête des affaires maintenant dans la province; ils contruisent un tramway qui n'arrive pas à 25 milles du Grand-Tronc-Pacifique. Il n'arrive pas à Saint-Jean et jamais leur intention n'a été qu'il y allât.

Cette ligne part de la ligne du Pacifique-Canadien, à Andover, et elle ira aboutir à la ligne du Pacifique-Canadien, à Westfield; c'est du moins ce que je prédis, et d'ici à quelques semaines nous saurons si ma prophétie s'est réalisée.

Des années se sont écoulées et rien n'a été fait pour relier Saint-Jean à cette grande voie ferrée. Nous contribuons pour notre part à cette entreprise, sans en retirer de bénéfice et, autant que je puis voir, il s'écoulera bien des années encore avant que Saint-Jean retire des avantages du Transcontinental. Je regrette que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) ne soit pas ici ce soir, mais j'espère qu'avant la clôture du débat, il fera savoir aux contribuables du Nouveau-Brunswick ce qu'il fait et ce qu'il entend faire pour relier sa propre ville au Transcontinental et pour permettre à ses concitoyens de participer aux avantages que tant de millions dépensés doivent rapporter au pays.

J'ai bien peur, cependant, que le ministre soit aussi muet sur cette question qu'il l'a été pendant le débat sur le fameux marché Gutelius qui nous enlève notre trafic légitime pour le diriger, à prix réduit, sur Halifax. Il manifestait un grand désir de prendre la parole sur cette question; son désir était tellement grand qu'il demanda au ministre des Travaux publics de proposer l'ajournement du débat, afin d'avoir l'occasion d'y prendre part. La résolution fut renvoyée aux calendes grecques et elle y est encore. Elle n'a jamais été remise au Feuilleton et elle n'y reparaîtra plus. Le ministre n'a pas eu l'occasion de la discuter et cette occasion ne se représentera jamais. J'ai bien peur qu'il soit aussi muet pendant le présent débat, qu'il l'a été chaque fois que nous avons eu à discuter des question intéressant sa circonscription électorale et le grand port national de Saint-Jean. Tout cela ne fait pas partie

du rapport, mais ce sont des questions très importantes pour les électeurs du Nouveau-Brunswick et plus encore pour les électeurs de l'honorable ministre de la Marine que pour nous tous.

J'ai parlé plus longtemps que je ne m'étais proposé de le faire. Le sujet est captivant; on pourrait le discuter pendant trois ou quatre heures aujourd'hui et en avoir autant encore à dire demain, tellement ce rapport est injuste envers le parti libéral, injuste envers les premiers commissaires, et injuste envers le pays tout entier. Si nous voulons rester dans les bornes du langage parlementaire, les expressions nous manquent pour qualifier le rapport et ceux qui en ont la responsabilité. En parlant ainsi, je n'entends pas seulement ceux qui ont été les instruments, Gutelius et Staunton, mais tous ceux qui se sont servis d'eux.

J'espère qu'avant la clôture du débat, le ministre des Chemins de fer et des Canaux sera convaincu, s'il ne l'est déjà, que c'est un rapport partial, reposant sur des prémisses fausses, non corroboré par la preuve. Il doit comprendre que ce rapport est de nature à faire du tort au pays et que le devoir du Gouvernement est tout tracé: il lui faut ou accepter l'amendement de l'honorable député de Renfrew-sud, ou déclarer formellement qu'il n'approuve pas le rapport. C'est pourquoi je lui demande de le renier formellement et publiquement, car nous savons que, dans son for intérieur, il ne l'approuve pas, puisque depuis des mois et des mois, il fait des choses que le rapport condamne et déclare illégales.

Je me suis efforcé de dire exactement ce que je pense de cette question, non seulement au point de vue de ma province, mais au point de vue du Canada tout entier. Comme le disait l'honorable député de Renfrew-sud, ce n'est pas une question qui intéresse uniquement le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse; c'est une question qui met en jeu la bonne renommée et le crédit du pays. Ce rapport nous a causé plus de tort sur les marchés financiers du monde que tout ce qui s'est passé ici depuis une génération, et j'espère que nous ne verrons plus jamais rien de semblable. J'espère surtout que jamais plus on aura recours à de pareils procédés pour des motifs purement politiques, car c'est l'explication et la raison d'être de cet infâme rapport.

M. STANFIELD propose le renvoi de la discussion. Cette motion est adoptée.

(La séance est levée à minuit et demi, jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 26 mars 1914.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles ils est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

DRAGAGE AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. CARVELL demande :

1. Quelles personnes, maisons ou corporations font du dragage pour le compte du gouvernement dans les baies, ports et rivières du littoral du Nouveau-Brunswick, à l'exception du port de Saint-Jean, du fleuve Saint-Jean et de ses tributaires?
2. Qu'a-t-on payé à ces personnes, maisons ou corporations depuis le 1er octobre 1911?
3. Quels sont le président, le secrétaire et le directeur-gérant de chacune de ces corporations?
4. Où le dragage a-t-il été exécuté et qui est-ce qui faisait fonctions d'inspecteur pour le compte du gouvernement?

M. ROGERS :

1. W. E. Forbes; la Maritime Dredging and Construction Company, Limited; Eastern Dredging Company, Limited; la W. J. Poupore Company, Limited; A. & R. Loggie; Peter England; J. S. Gregory; la Northern Dredging and Construction Company, Limited; Félix Michaud; la General Construction and Dredging Company, Limited; M. J. Poirier; F. A. Fowlie.

2. La Maritime Dredging and Construction Company, Limited, $64,339.12; la W. J. Poupore Company, Limited, $63,807.55; la General Construction and Dredging Company, Limited, $28,347.28; la Eastern Dredging Company, Limited, $10,792.24; A. & R. Loggie, $791.25; Peter England, $19,150.51; J. S. Gregory, $35,361.05; la Northern Dredging and Construction Company, Limited, $180,112.03; M. J. Poirier, $1,707.20; F. A. Fowlie, $11,214.88; Félix Michaud, $5,144.91; W. E. Forbes, $2,195.94—total, $422,963.96.

3. Les contrats sont signés au nom des différents entrepreneurs comme suit: la Maritime Dredging Company, Limited, par Manning-William Doherty, directeur-gérant; la Eastern Dredging Company, Limited, par Robert Loggie, président, F. P. Loggie, secrétaire-trésorier; la W. J. Poupore Company, Limited, par W. J. Poupore, président; A. et R. Loggie, par Andrew et Robert Loggie; la Northern Dredging and Construction Company, Limited, par R. O'Leary, prési-

dent; la General Construction and Dredging Company, Limited, par W. A. Warren, président. Le ministère ne connaît pas les noms des autres officiers.

4. Endroits et inspecteurs: Saint-Stephen, V. V. Vanstone, Walter J. Commins; Richibouctou, John Curwin, Peter L. Richard, W. F. McKinnon, James Long; Shediac, Thomas Gorman, Eustache Léger; baie de Miramichi, R. Ahearn, Edward Kirby; Loggieville, D. McIntyre, R. Ahearn, F. J. Léger, G. McEwen, Robert England, Charles Stephenson; Caraquet, F. G. Léger, Charles J. Poirier; Campbellton, C. J. Robins, W. A. Murray, James Hamilton; plage de Bouctouche, John S. Mullin, Zaddus Desroches; Dipper-Harbour, Charles W. Masson, William Harkins; Chatham, D. McIntyre, Peter R. Moor, Frank D. Gunn; Little-Aldouane, Pierre Babin; Newcastle, D. McIntyre, Frank Masson; Dalhousie, H. J. Hubert, James Hamilton, George H. Seeley; Shippegan-Gully, John de la Garde; Bathurst, James McGinley, E. J. Palmer, Charles Landry, Percy Wilbur, Stuart Hodgins, M. T. Daley; Saint-George, Herbert Harvey, James Jack, H. V. Connell, James Waugh; petite rivière Noire, A. MacLean, Hugh MacKay, Robert Macdonald; St-Andrews, S. E. Field, James Waugh; nord-ouest de la Miramichi, John Wilson; bas-fonds de la Grande-Dune, F. D. Gunn, D. McIntyre; rivière Saint-Louis, David Babineau; Lawlors-Shore, David Powers; Douglastown, F. D. Gunn, D. McIntyre; Nelson, F. D. Gunn; Bridgetown, D. McIntyre.

HOUILLE POUR LES DRAGUES.

1. Combien s'est-il consommé de houille à bord des dragues de l'Etat dans le port de Victoria pendant les neuf mois expirés le 31 décembre 1912?
2. Quel en a été le prix par tonne?
3. Quelle partie de ladite quantité provenait des charbonnages américains?

M. ROGERS:

1. 3,351 tonnes.

2. De $5.50 à $7.50—à peu près $6.50 en moyenne.

3. Environ 1,500 tonnes.

QUAI DE SAINTE-ANNE.

M. E. LAPOINTE demande:

1. A qui a-t-on payé la somme de $747.90 pour le prolongement du quai de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, mentionnée aux comptes publics pour l'exercice clos le 31 mars 1913?
2. Pour quels travaux ou quels matériaux ladite somme a-t-elle été payée?
3. Quand ladite somme a-t-elle été payée?

M. ROGERS:

1 et 2. Bordereau de paye: Du 28 juin au 16 août 1912: Amable Bérubé, conducteur, 30 jours à $2.50, $75; Léon Pelletier, charpentier, 22 jours à $1.75, $38.50; Joseph Bérubé, charpentier, 22 jours à $1.75, $38.50; Alphonse Benoît, journalier, 17 jours à $1.40, $23.80; Louis Emile Bérubé, journalier, 18 jours à $1.40, 25.20; Eleuthère Pelletier, journalier, 1 journée à $1.40, $1.40; Charles Verrette, charretier, 11 jours à $2.25, $24.75; Adrien Bérubé, charretier, 5 jours à $2.25 $11.25; total, $238.40.

Comptes: Onés. Charbonneau, bois, $232,-01; Alexis Michaud, bois, $29.40; Charles Verret, bois, $70; Charles Bérubé, quincaillerie, $3; Joseph Bérubé, quincaillerie, $1; Amable Bérubé, débours divers, $14.45; l'Union agricole, quincaillerie, $15.64; N. Lizotte, quincaillerie, $36.24, $21.61; total, $354.05. L'imprimeur du roi, $155.45. Grand total, $747.90.

Le payeur a fait les paiements en conformité du bordereau le 5 septembre 1912. Les comptes ont été payés par chèque du ministère en date du 18 septembre 1912.

LES INGENIEURS DE RIMOUSKI.

*M. GAUVREAU demande:

1. Quels sont les noms des ingénieurs, ingénieurs adjoints, apprentis ou tout autre employé au bureau des ingénieurs de Rimouski?
2. Quels sont les appointements de chacun?
3. Quelles sont les dépenses totales de ce bureau depuis 1911?

M. ROGERS:

1 et 2. J. C. Taché, ingénieur régional, $2,650; L. G. Trudeau, fils, ingénieur adjoint, $1,200; J. L. Fyfe, commis, $1,200; Maurice Leblanc, contremaître, $1,200; M. A. Lavoie, surveillant du comté de Rimouski, $1,200; J. E. Letendre, fils, ingénieur adjoint, $1,080; Jérôme Légaré, dessinateur, $1,000.

3. Frais de bureau, autres que les appointements susmentionnés: 1911-1912, $714.17; 1912-1913, $1,799.47; total, $2,513.64.

LE PORT DE RIMOUSKI.

*M. GAUVREAU demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire des travaux dans le havre de Rimouski?
2. A-t-il demandé des soumissions?
3. Quels sont les soumissionnaires et quel est le prix mentionné en chacune des soumissions?

M. ROGERS:

1. La question est à l'étude.

2. Oui.

3. Paul Raymond, Joseph A. Talbot, suivant les unités de prix, mesurage à bord des chalands, $334,250; O'Brien et Doheny, $497,801.80. D'après les unités de prix, mesurage sur place: Paul Raymond, Joseph A. Talbot, $355,445.50; O'Brien et Doheny, $501,023.40.

STATION POSTALE A MONTREAL.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il entamé des négociations en vue de l'achat de la propriété connue sous le nom de Hôtel Carslake, près de la gare Bonaventure, à Montréal?
2. Quels sont les propriétaires dudit hôtel?
3. Dans quel but le gouvernement veut-il acquérir cette propriété?

M. ROGERS:

1. Oui.
2. La Carslake Hotel Company, Ltd.
3. Pour une station postale.

*M. LEMIEUX demande:

1. Quels sont les estimateurs que l'on dit avoir été nommés par le gouvernement en vue de l'expropriation projetée de la propriété connue sous le nom de Hôtel Carslake, à Montréal?
2. Quand ont été commencées les procédures d'expropriation?
3. Quelle est la somme réclamée par le propriétaire dudit hôtel?

M. ROGERS:

1. A. F. C. Ross, J. Stevenson Brown, J. Craddock Simpson.
2. Ordre d'exproprier a été donné au département de la Justice le 2 courant.
3. Approximativement $407,880.

HOTEL DES DOUANES A OTTAWA.

*M. CARVELL demande:

1. Le gouvernement fédéral a-t-il conclu un contrat avec la Foundation Company Limited, le ou vers le 20 août 1913, pour l'achèvement des fondations du nouvel édifice de douane sur la rue Sussex, Ottawa?
2. Quand ladite compagnie a-t-elle commencée les travaux ci-dessus?
3. Ladite compagnie travaille-t-elle encore aux fondations dudit édifice?
4. Qui possède et met en opération les machines, l'outillage, les grues, appareils de hissage, chaudières, pompes, outils, bétonnières, etc., etc., employés par ladite compagnie pour lesdits travaux?
5. Le gouvernement ou quelqu'un des ministères a-t-il jamais depuis le commencement des travaux, loué ou prêté à ladite compagnie des machines, grues, appareils de hissage, chaudières, pompes, bétonnières, outils ou autre outillage appartenant au gouvernement? Dans l'affirmative, quel est le ministère, et quels sont le prix et les conditions de location?
6. Ladite compagnie a-t-elle employée pour lesdits travaux ses propres machines, grues, appareils de hissage, etc., etc.? Dans l'affirmative, à quelles conditions, ou quelles sommes a-t-elle reçues ou doit-elle recevoir du gouvernement pour lesdites machines ou outillage, etc., etc.?
7. Qui emploie les ouvriers pour les travaux susmentionnés? Est-ce la Foundation Company ou le gouvernement?

M. ROGERS:

1. Oui.
2. 26 juillet 1913.
3. Oui.
4. Quelques appareils appartiennent au Gouvernement d'autres à la Foundation Co'y et d'autres sont loués.
5. Oui, le département des Travaux publics. D'après le contrat la compagnie devait avoir l'usage de tout l'outillage sur le terrain.
6. La compagnie a fourni quelques machines pour l'usage desquelles on a payé un loyer de 3 p. 100 par mois.
7. Tous sont à l'emploi de la Foundation Co.

SALLES DANS L'EDIFICE DU PARLEMENT.

M. THOMPSON (Yukon) demande:

1. Combien de salles dans la Chambre des communes sont occupées par des députés?
2. Combien de députés occupent chaque salle?

M. BORDEN:

1. Soixante-sept (67) salles sont réservées pour les ministres et membres de la Chambre des communes.
2. Le nombre des occupants de ces chambres varie de un (1) à (12) suivant les dimensions de la salle, comme suit:

Salle n° 12, 2 députés.
" 15, 6 "
" 16, députés cons. en général.
" 17, 1 député.
" 18, députés libéraux en général.
Salle n° 12, 2 députés.
" 109, 4 "
" 110, 4 "
" 113, 12 "
" 115, 5 "
" 125, 2 "
" 126, 8 "
" 127, 4 "
" 128, 2 "
" 130, 2 "
" 131, 4 "
" 132, 4 "
" 136, 3 "
" 137, 6 "
" 138, 7 "
" 200, 6 "
" 201, 2 "
" 202, 4 "
" 203, 5 "
" 204, 3 "
" 205, 4 "
" 206, 2 "
" 207, 3 "
" 208, 4 "
" 209, 3 "
" 212, 8 "
" 213, 8 "
" 214, 2 "
" 215, 3 "
" 300, 8 "
" 303, 6 "
" 304, 2 "
" 305, 2 "
" 306, 5 "
" 307, 2 "
" 308, 4 "
" 309, 5 "
" 310, 6 "
" 313, 6 "
" 316, 5 "

PRIMES AUX VOLONTAIRES DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

M. CHISHOLM demande:

1. Relativement à une annonce dans le "Casket", journal publié à Antigonish (N.-E.), qui se lit comme suit:

"Ottawa, 16 mars 1914.

"A mes commettants:

"Le gouvernement a décidé de prolonger jusqu'au 31 décembre 1915 le délai fixé pour recevoir des demandes pour la gratification accordée aux volontaires qui ont servi lors des invasions féniennes. Il sera aussi prescrit que les héritiers et les veuves des volontaires vivants lors de l'adoption de la loi pourront retirer le montant. Je me ferai un plaisir de fournir de plus amples renseignments à tous ceux qui m'écriront à ce sujet".

"E. Lavin Girroir".

2. Le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures comme il est dit ci-dessus?

3. En quelle proportion la veuve et les héritiers bénéficieront-ils de cette gratuité?

4. Tous les héritiers d'un volontaire qui aurait eu droit, s'il eut vécu, à cette gratification, et dont la veuve serait décédée, auront-ils part égale dans cette gratification?

5. Le gouvernement, ou le département de la Milice, a-t-il autorisé le sénateur Girroir à faire la déclaration ci-dessus?

6. Quels sont les commettants du sénateur Girroir, et quelle division électorale représente-t-il?

M. HUGHES:

1 et 2. Ces dispositions sont déjà dans le bill, et comme c'est l'intention du Gouvernement d'édicter des mesures comme celles qui figurent dans les résolutions proposées, dont avis a été donné à la Chambre le 13 mars 1914.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Répondu sous le n° 2.

5. Le Gouvernement ou le ministère de la Milice et de la Défense a publié les résolutions basées sur le bill, et toute personne intelligente peut les lire et les comprendre.

6. La question est sans objet.

USINES DE REDUCTION DE CANSO.

M. SINCLAIR demande:

1. Au sujet de la réponse faite par le ministre de la Marine et des Pêcheries, le 16 mars courant, à la question n° 3 concernant les usines de réduction de Canso,—quels sont les noms des cultivateurs qui ont acheté les résidus de poisson en 1913, et quel est le nombre de tonnes achetées par chacun d'eux?

M. HAZEN:

1. James Stevenson, Woodburn (N.-E.), 1 tonne ¾; James McConnelly and Sons, Port-Hilford, 1 tonne; A. W. Reid, Port-Hilford, ½ tonne; Jesse A. Wright, Bedeque-nord (I.P.-E.), 1 tonne; Lewis D. McDonald, Port-Hood, ½ tonne; John D. Chisholm ,Malignant-Cove (N.-E.), ¼ tonne; Joseph M. Grant, Antigonish, ¾ tonne; E. E. Olding, Woodburn, New-Glasgow, 5 tonnes; Alex. Sinclair, Country-Harbour (N.-E.), ½ tonne; A. G. Archibald, Country-Harbour (N.-E.), ½ tonne; Frank McLean, Port-Hilford, 1,400 livres; James W. McIntosh, Country-Harbour, ½ tonne; A. W. Reid, Port-Hilford, ½ tonne; J. F. Leblanc, Margaree-Ford, 700 livres; J. O'Leary, Lochaber, Antigonish Co., ½ tonne; J. W. McDougall, New-Glasgow, 5 tonnes; Cadegan Bros., Bridgeport (C.-B.), 1½ tonne; John Newson, Charlottetown (I.P.-E.), 1 tonne; C. P. Roy, Woodburn (N.-E.), ½ tonne; Michael Gillis, Dunvegan (C.-B.), 2,200 livres; H. E. Stewart, Melrose (N.-E.), 1,400 livres; Ronald McDonald, James-River-Station, ½ tonne; James W. Sutherland, Merigomish-ouest, ½ tonne; W. H. Woodworth, Berwick (N.-E.), 1 tonne; James McConnell and Sons, Port-Hilford, ½ tonne; A. W. Reid, Port-Hilford, ½ tonne; Hugh McPherson, Antigonish, ½ tonne; P. G. Grant, New-Glasgow, 700 livres; John E. Hudson, Isaacs-Harbour, 1½ tonne; Thos. C. Hart, Leitches-Creek, 1,300 livres; Burton Hadley, Guysborough, 300 livres; Alex. Harton, Canseau, 600 livres; James Sullivan, Canseau, 200 livres; A. Cameron, Canseau, ¼ de tonne; John Bollus, Guysborough, 200 livres; E. S. Comeau, Arichat, ¼ de tonne; Parker Hart, Guysborough, 300 livres; Wm Kavanagh, Canseau, 1 tonne; M. Teiror, Arichat, ½ tonne; Fred. Johnson, Canseau, ¼ de tonne; Godfrey Leblanc, Arichat, ¼ de tonne; James Stevenson, Woodburn, 1,400 livres; Father Robitaille, Rivière-Bourgeois (C.-B.), 1 tonne; R. McRea, Baie-Ouest (C.-B.), ½ tonne.

AMELIORATION DE LA RIVIERE DES FRANÇAIS.

*M. MURPHY demande:

1. Un contrat a-t-il été fait en 1913 pour la construction d'un barrage, ou autre amélioration, dans la rivière des Français, dans le district de Nipissing?

2. Quelle était la date et le montant dudit contrat, et quel était le nom de l'entrepreneur?

3. Quel était le chiffre du dépôt fait par l'entrepreneur?

4. La dite entreprise a-t-elle été abandonnée ou cancellée? Dans l'affirmative, le dépôt a-til été confisqué?

5. Un nouveau contrat sera-t-il conclu pour les travaux? Dans l'affirmative, quand les soumissions seront-elles demandées?

M. ROGERS:

1. Le marché a été passé le 14 janvier 1914.

2. Le 26 décembre 1913, pour la somme de $23,124.40, basé sur la série de prix de Jennings & Ross, limitée.

3. 2,312.40.

4 et 5. Non.

AUTOMOBILES DE LA MILICE.

M. PROULX demande:

1. Combien d'automobiles ont été achetées par ou pour le ministère de la Milice depuis le 15 octobre 1911?

2. Les dites automobiles ont-elles été achetées après demandes de soumissions, et quel prix a été payé pour chacune?

3. Quel montant a été payé pour réparations, fournitures, garage et entretien des dites automobiles depuis le 15 octobre 1911 jusqu'à date?

M. S. HUGHES:

Réponse a été faite aux questions numéros 1, 2 et 3, au cours de la dernière session et de celle-ci. (Voir hansard non revisé du 29 février 1912, p. 4118, (v. a.), et du 16 février 1914, (v. a.) p. 850).

LOGES ORANGISTES DE COLLINGWOOD.

M. C. A. WILSON demande:

1. Le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses membres a-t-il reçu la communication mentionnée dans l'article suivant publié dans le journal "The Sentinel", à la date du 19 mars 1914?

Les loges de Collingwood protestent contre l'emploi du français dans les écoles sur les cartes postales et sur la papeterie du Gouvernement.—Elles désapprouvent leurs représentants.

Les frères de la loge Victoria, n° 934, et de la loge Golden Lion, n° 1990, Collingwood, à leurs réunions régulières tenues les 9 et 11 mars 1914, ont adopté la résolution suivante, et chargé leurs secrétaires de la transmettre au journal "The Orange Sentinel", à l'honorable R. L. Borden, Ottawa, et au premier ministre intérimaire, l'honorable J. J. Foy, Toronto; aussi à leurs représentants, le colonel J. A. Currie, Ottawa, et l'honorable Jas. Duff, Toronto:

"Proposé par le frère Wm Elliott, P.M. L.O. L. 1990, appuyé par le frère Peter McMillan, W.M. L.O.L. 943, et résolu:

"Que nous, les membres et officiers de la loge Victoria No 943 et de la loge Golden Lion No 1990 réunis en séance régulière, saisissons cette occasion de condamner dans les termes les plus énergiques l'autorisation donnée par le gouvernement fédéral d'émettre des cartes postales imprimées dans les deux langues, et l'emploi du français sur la papeterie officielle des départements, et considérons cet état de choses comme une insulte aux autres nationalités, comme les Allemands, les Ecossais de la haute Ecosse et les autres, attendu que l'anglais est la langue de ce pays.

"Nous exigeons aussi l'abolition immédiate des écoles bilingues, attendu que l'anglais doit être la seule langue enseignée dans les écoles publiques, si nous désirons favoriser le développement du sentiment national. Et nous n'approuvons pas l'attitude de nos représentants dans les deux parlements, pour autant que nous n'avons pas constaté qu'ils aient pris une position nette, ni élevé la voix pour s'opposer à l'un quelconque de ces empiètements qui sont de nature à nuire à l'unité de ce pays."

2. S'il en est ainsi, quelle réponse a été donnée?

M. BORDEN: Copie de la communication a été reçu ce matin? Aucune réponse n'a encore été envoyée.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. Sévigny.—Etat démontrant les sommes payées par le Gouvernement fédéral, de Winnipeg à Moncton, pour dommages aux terrains, aux cours d'eau, clôtures, chemins, bâtisses, etc., au cours et à la suite des travaux faits par les entrepreneurs du Transcontinental dans la construction du chemin, et si le montant ainsi payé par le Gouvernement du Canada a été porté au compte des entrepreneurs en vertu de la clause du Contrat.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

AFFICHE MILITAIRE.

M. EMMERSON: Je signalerai au ministre de la Milice une question que je lui ai déjà posée au cours d'une certaine séance, au sujet d'une affiche publiée dans le comté de Westmoreland, apparemment au nom du ministère de la Milice et de la Défense, et signée "Capitaine L. G. Garey, 74e régiment." Elle contenait ces mots:

Le soussigné a été prié par le ministère de la Milice de soumettre les noms de tous les hommes qui, advenant une mobilisation générale, désireraient s'enrôler dans la compagnie "E" du 74e régiment, et de tous les officiers en retraite, anciens militaires et civils qui seraient disposé à prendre du service dans le corps de l'intendance, le corps de santé militaire, le corps de l'artillerie, le service vétérinaire et le corps des officiers payeurs.

En envoyant ou donnant votre nom, vous ne vous enrôlez pas, vous montrez seulement que vous êtes disposé à servir votre pays en cas de guerre.

L'honorable ministre a promis dans cette circonstance de fournir à la Chambre des renseignements concernant la requête du ministère de la Milice à l'officier en question. Je veux tout simplement connaître la nature, le contenu et l'objet de cette requête.

L'hon. M. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Je suis heureux de voir que mon honorable ami attache tant d'intérêt à cette affaire. Je présume qu'il aimerait à faire partie du service des subsistances de l'armée, car c'est celui qui distribue les rations. Selon la coutume suivie depuis des années, les officiers de division envoient, chaque année, des plans de mobilisation. C'est ce qui s'est fait de temps immémorial. Les paragraphes de nos règlements de mobilisation ayant rapport à cette question sont ceux-ci:

(13) Les commandants de division et de district sont responsables des arrangements concernant la mobilisation, et ils sont requis de connaître parfaitement les ressources des divers corps sous leurs ordres, en fait d'hommes, de

chevaux, d'approvisionnement, de réserves et de moyens de transport.

(14) Ils ne seront pas requis d'adopter un système uniforme; leurs arrangements doivent s'adapter aux conditions locales et varier avec elles; et ils décentraliseront l'autorité dans une mesure raisonnable et délègueront certaine responsabilité à des commandants subordonnés.

(17) En vue de coordonner les arrangements, un comité de mobilisation a été établi aux bureaux de l'état-major de la milice et, pour la même fin, un comité sera formé au quartier général de chaque division et de chaque district. Les personnels généraux et administratifs, ainsi que chaque service, y seront représentés, et le commandant de division et de district en sera lui-même le président.

L'officier de division d'Halifax, qui est enthousiaste et très capable, a fait comme fait mon honorable ami lui-même dans son comté, il a exposé son plan au grand jour au lieu d'aller de porte en porte demander aux gens leur opinion. J'espère que mon honorable ami va être le premier à répondre, par l'envoi de son nom, qu'il est prêt à servir son pays quand il le faudra.

M. EMMERSON: Quelles nouvelles au sujet du député de Brockville (M. Webster)?

M. HUGHES: Je ne l'ai pas mis tout à fait hors de combat.

M. GRAHAM: Et à votre propre sujet, quelles nouvelles?

M. HUGHES: J'ai fait deux points et il n'en a fait qu'un.

M. EMMERSON: Evidemment, vous avez des intérêts dans le corps d'ambulance.

M. HUGHES: L'ordre envoyé par l'officier de division contient ce paragraphe:

On voudra bien le remarquer, il est compris que les rapports demandés ici devront être préparés et soumis sans frais pour le public.

Les règlements relatifs aux mobilisations sont tous ici. Je vais les déposer.

CABLOGRAMME A SIR EDWARD CARSON.

M. PROULX: Je voudrais poser une question à l'honorable député de York-centre (M. Wallace). Le "Citizen" de ce matin dit qu'il a envoyé un câblogramme, hier après-midi, à sir Edward Carson. Voici le texte de l'entrefilet du "Citizen":

Le capitaine Tom Wallace, député de York-centre, a envoyé le câblogramme suivant.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Le privilège de poser des questions à des membres qui ne sont pas en même temps ministres est assujettie à la règle que je vais lire:

[M. S. Hughes.]

On peut poser des questions à des ministres de la Couronne au sujet d'affaires publiques, et à d'autres députés au sujet de tout bill, de toute motion ou de toute question publique se rattachant aux affaires de la Chambre qui peuvent concerner ces députés.

Et après avoir donné l'avis ordinaire. A mon sens, la question dont parle l'honorable député ne serait pas permise d'après cette règle, parce qu'elle est étrangère à toute affaire de la Chambre le concernant.

Sir WILRID LAURIER: Mais l'honorable député (M. Proulx) ne l'a pas encore énoncée.

M. PROULX: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je désire demander au ministre de la Milice (M. Hughes) s'il a jamais autorisé l'honorable député d'York-centre à envoyer ce télégramme. . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. PROULX: Je vais donner lecture du câblogramme.

M. l'ORATEUR: Non, il n'est pas loisible à l'honorable député de le faire, car ce serait violer le règlement de la Chambre, lequel a une utilité très grande.

M. PROULX: Permettez-moi d'observer, monsieur l'Orateur.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

Sir WILFRID LAURIER: Votre décision est-elle, monsieur l'Orateur, qu'un député n'a pas le loisir d'énoncer sa question, et qu'il est en contravention au règlement avant même d'avoir pu l'énoncer? Comment pouvez-vous le savoir?

M. l'ORATEUR: Ayant entendu l'honorable député déclarer qu'il allait poser une question à l'honorable député d'York-centre à propos d'un câblogramme envoyé par lui relativement à un sujet qui ne regarde aucunement cette Chambre, j'ai décidé qu'il serait contraire au règlement de lui laisser poser pareille question.

Sir WILFRID LAURIER: Puis-je demander comment vous pouvez savoir que la Chambre n'a pas à s'occuper de l'envoi d'un tel câblogramme?

M. l'ORATEUR: Le règlement dit en toutes lettres qu'il doit s'agir de "quelque question d'intérêt public se rattachant aux affaires de la Chambre et intéressant le dit député". Puis il est tenu de donner l'avis

ordinaire. Or aucune de ces conditions n'a été remplie.

M. PROULX : Je vais poser ma question sous cette forme: L'honorable député d'York-centre est officier de milice,—il est capitaine,—et je désire demander à l'honorable ministre de la Milice s'il a pris connaissance du câblogramme qui a été envoyé par le capitaine Wallace à sir Edward Carson.

M. BORDEN : Me permettra-t-on de suggérer à l'honorable député, s'il a quelque question à poser au ministre de la Milice, de suivre la procédure ordinaire et de l'inscrire au Feuilleton où il y sera répondu dans le cours régulier des choses.

M. PROULX : C'est une question très urgente.

M. l'ORATEUR : A l'ordre! J'allais dire que la question posée par l'honorable député, sous sa nouvelle forme, serait admissible s'il l'inscrivait au Feuilleton suivant la procédure ordinaire.

QUESTION DE PRIVILEGE.

L'hon. SAMUEL HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Monsieur l'Orateur, je lis dans le "Star" de Montréal en date d'hier, et dans d'autres journaux quotidiens...

Sir WILFRID LAURIER : Cela intéresse-t-il la Chambre?

M. HUGHES : C'est une question de privilège que je soulève. Je vois dans le "Star" de Montréal que mon ancien ami M. Hamar Greenwood, dans la chambre des communes d'Angleterre, après avoir annoncé qu'il déplorait certaine chose de tout son cœur, ajouta ceci:

> Le sentiment dans les colonies, c'est que les officiers se recrutent dans une classe qui est hostile aux tendances populaires. En sa qualité d'impérialiste, ce fut un grand crève-cœur pour lui lorsque tout récemment le ministre de la Milice du Canada désigna un nouveau commandant en chef, sans consulter le War office. Pour la première fois l'armée canadienne se trouve sans un seul officier impérial.

Je tiens à dire que je n'ai pas nommé de nouveau commandant en chef, pour la bonne raison que pareille charge n'existe pas. J'ai nommé un chef de l'état-major, et avant de faire la nomination, j'ai consulté sir John French et le colonel Seely, non pas que je fusse obligé de le faire, mais je l'ai fait par simple courtoisie. Nous avons dans notre service canadien permanent plus de soixante-dix des meilleurs officiers anglais qui se puissent trouver dans l'empire, quelques-uns " empruntés ", d'autres envoyés en échange et d'autres comme instructeurs. Nous avons aussi un grand nombre de sous-officiers anglais dans le service, et j'espère qu'il s'écoulera bien du temps avant que nous soyons privés des services de ces messieurs.

Avant de reprendre mon siège, je désire relever un incident qui s'est produit en cette enceinte l'autre soir. Il s'agissait de quelque chose d'entièrement étranger aux affaires de la Chambre; un député pose une question suggérée par un de ces câblogrammes sortis de " l'usine aux scandales " (slanderbund) ou émanant de la cantine aux pochards (boozarium), je ne sais trop lequel...

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

Un DEPUTE: C'est le ' Star " de Montréal qui l'a publié.

M. HUGHES: Le " Star ", je conjecture, a répété le câblogramme émanant du " slanderbund ".

M. PARDEE: Monsieur l'Orateur, je soulève une question de privilège.

M. HUGHES: Je n'en ai pas fini avec ma propre question de privilège.

M. PARDEE: Alors, je demande l'application du règlement. Le ministre de la Milice et de la Défense vient de relever le débat qui a eu lieu récemment en cette enceinte au sujet d'une nouvelle qui émanerait, à ce qu'il dit, du " slanderbund ", ou du " boozarium ".

M. HUGHES: J'ignore quel est au juste son nom.

M. PARDEE: Qu'est-ce à dire?

M. HUGHES: J'ignore quelle est la désignation exacte de l'établissement en question.

M. PARDEE: Vraiment? Si vous l'ignorez, vous avez tort. C'est un aveu de profonde ignorance que vous faite là à la Chambre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Quel article du règlement invoquez-vous?

M. PARDEE: L'honorable ministre de la Milice et de la Défense fait allusion à la lecture de ce câblogramme l'autre soir. C'est moi qui en ai donné lecture et je n'ai rien à rétracter. Lorsque le ministre déclare que ce câblogramme émanait du

" slanderbund " ou du " boozarium ", il sait que son assertion ne repose sur rien et est absolument fausse. Je demande...

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. PARDEE: Non, je demande...

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. PARDEE: Je demande qu'il retire cette déclaration.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

Plusieurs DEPUTES: Rétractez-vous! rétractez-vous!

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

Plusieurs DEPUTES: Rétractez-vous!

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je suis sûr que l'honorable député (M. Pardee), à titre d'ancien membre de la Chambre, sait parfaitement qu'il n'est pas permis à un député de dire à un collègue qu'il a fait sciemment une déclaration fausse.

Sir WILFRID LAURIER: L'insinuation faite par l'honorable ministre de la Milice et de la Défense visait mon honorable ami (M. Pardee). Le ministre parlait du télégramme qui a été signalé à l'attention de la Chambre par mon honorable ami, et vous, monsieur l'Orateur, vous avez entendu le ministre déclarer qu'il émanait du "boozarium". Le règlement autorise-t-il pareille expression?

M. l'ORATEUR: Si quelque honorable député avait demandé l'application du règlement à ce propos, j'aurais décidé que l'expression n'était pas parlementaire; mais personne n'ayant protesté, j'ai laissé faire. Je pense que l'honorable député de Lambton-ouest, qui fait partie de la députation depuis de longues années, comprendra mon désir de faire respecter le règlement de la Chambre.

M. PARDEE: Je me rends parfaitement compte à quel point il importe que le règlement de la Chambre soit observé à à tous égards, mais j'ai demandé l'application du règlement dès que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense eût prononcé ces paroles, et je demande qu'il se rétracte.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas remarqué que l'honorable député demandait l'application du règlement à ce moment-là. Si je l'avais remarqué, je lui aurais assurément reconnu le droit d'expliquer son rappel au règlement. A mon avis, le mot employé ne convenait pas, et je pense qu'il devrait être retiré.

M. HUGHES: Monsieur l'Orateur, si vous voulez dire quel est le mot dont je me suis servi et que vous jugez contraire au règlement, je m'empresserai de le retirer.

M. l'ORATEUR: Le mot c'est " boozarium ".

M. HUGHES: Je retire le mot " boozarium ".

M. GAUVREAU: Ne vous faites pas prier.

M. HUGHES: Je désire faire observer que ces messieurs ont disserté longuement l'autre soir, tout en violant l'article du règlement qui interdit la lecture, à propos de questions de privilège, d'informations de la presse qui auraient besoin d'être contrôlées avant d'être portées devant la Chambre. Et ils n'ont pas cherché à s'en excuser, ni directement, ni indirectement. Voilà deux ans et demi que je détiens un portefeuille de ministre, et je mets nos adversaires au défi de prouver qu'une seule fois j'aie soulevé une question qui ne fût pas permise par notre règlement.

M. GERMAN: J'ai une objection à faire. Ceci n'est pas, selon moi, une question personnelle.

M. l'ORATEUR: Quand un député prend la parole pour une question personnelle, il doit se borner à l'énoncer et non pas la débattre.

M. HUGHES: Je ne discute point la question, mais je fais observer que ces messieurs, si on en juge par mon passé et en y mettant un peu de bon sens . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. HUGHES: Je suis dans les règles.

Quelques DEPUTES: Non, vous n'y êtes pas.

M. HUGHES: Je sais qu'il est un peu dur pour l'ex-premier ministre . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. HUGHES: Depuis deux ans et demi que je suis ministre, jamais il ne m'est arrivé d'enfreindre le règlement de la Chambre. Jamais je n'ai, ni directement ni indirectement, fait partir une dépêche ayant trait, de près ou de loin, aux affaires de l'Ulster, ni à personne en partance du Canada pour l'Irlande. S'il part quelqu'un du Canada

pour l'Irlande, il ne verra pas les escrimeurs où se discute cette question...

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

PRIMES AU VETERANS DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

M. J. J. HUGHES: Je désirerais savoir du ministre de la Milice, s'il veut bien me le dire, pourquoi l'île du Prince-Edouard ne doit pas bénéficier des avantages de la résolution tendant à accorder une prime aux volontaines de la campagne des fénians, résolution qu'il se propose de soumettre demain à la Chambre siégeant en comité général.

L'hon. SAMUEL HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): J'ai, il y a longtemps, débattu cette question avec l'honorable député. Jamais il n'a été demandé à l'île du Prince-Edouard, soit en 1866 soit en 1870, d'envoyer des soldats à la frontière. Mon honorable ami a dès longtemps reçu à sa question une réponse officielle.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. WILLIAM CHISHOLM: Je demande à prendre la parole pour une explication sur un fait personnel, afin de dire au ministre de la Milice qu'il n'a pas répondu à certaines questions. Je veux parler de l'interpellation annoncée au Feuilleton sous le numéro 24. A la sixième question qui est là le ministre a répondu qu'il la jugeait irrégulière. Il se peut qu'elle le soit, mais la cinquième est une question directe:

Le Gouvernement ou le ministère de la Milice a-t-il autorisé M. Girroir à faire les déclarations qui précèdent?

Ces déclarations sont relatées dans la première partie de la question. La réponse que le ministère avait préparée est la suivante:

Le Gouvernement, ni le ministère de la Milice n'ont demandé à personne de faire aucune déclaration de cette sorte.

Quelqu'un a changé cette réponse, et voici maintenant ce que l'on y trouve:

Le Gouvernement ou le ministère de la Milice a publié le projet de résolution basé sur le bill et toute personne intelligente peut les lire et les comprendre.

Cette réponse a dû être élaborée par quelqu'un de très intelligent. M'est avis que ce quelqu'un de très intelligent ne traite pas la députation avec beaucoup de respect.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BUDGET DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. White l'invitant à se former en comité des subsides et sur l'amendement déposé par M. Graham.

M. ARTHUR MEIGHEN (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, je regrette de n'avoir pas pu rester dans la Chambre pendant le discours de l'honorable député de Carleton (M. Carvell). J'ai eu néanmoins la bonne fortune d'entendre la vigoureuse harangue de l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) et, par ce que l'on me dit de celle de l'honorable député de Carleton, il aurait emboîté le pas derrière son prédécesseur, sinon pour le fond du moins pour la forme. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a parlé d'une façon qui lui est assez ordinaire. Dans plusieurs circonstances déjà j'ai vu l'honorable député faire montre de la même animation, à peu près, de la même inclination, de la même éloquence terrifiée que dans son discour sur l'amendement. La dernière fois que nous avons entendu l'honorable député parler avec cet entrain, ç'a été à la dernière session, lorsque, dans une harangue passionnée, il a peint les maux qui allaient fondre sur la Chambre des communes le jour où la clôture qu'il redoutait tant serait appliquée. Il a alors annoncé que c'était son dernier discours dans un Parlement libre, que désormais l'indépendance de cette Chambre serait nulle, et que ses privilèges allaient disparaître. Si le très vigoureux, très véhément et très violent discours de plus de sept heures et demi dont il nous a gratifié a eu un effet utile, ç'a été de démontrer la folie de sa dernière tentative de prendre le Gouvernement en faute. Ayant été ministre des Chemins de fer du temps que se passaient les événements relatés dans le rapport de MM. Gutelius et Staunton, l'honorable député devait, naturellement, s'émouvoir et s'agiter dans un effort pour échapper, autant qu'il se pouvait, aux conséquences de ce rapport. J'ai quelque admiration pour la manière avec laquelle il s'est employé à cette tâche. La chose en valait la peine, et son débit, je dois le dire, a été fort impressif. Pour n'être pas parvenu à me convaincre que sa conduite au ministère n'emporte aucune suite grave pour lui ni pour le Canada, pour n'être pas parvenu à me convaincre de quelque grosse erreur dans le rapport de MM. Staunton et

Gutelius, il n'en a pas moins réussi à me persuader de sa parfaite conviction à cet égard, quant à certaines choses de peu d'importance.

L'honorable député s'étonne d'abord grandement de ce qu'une commission a été nommée; il trouve que le cabinet doit être vertement censuré pour avoir donné mission à MM. Staunton et Gutelius de faire enquête sur les affaires du Transcontinental. Il se déchaîne contre M. Lynch-Staunton; il reproche à M. Lynch-Staunton avec la presse libérale de ce pays, d'être d'abord un conservateur et, ensuite, d'épeler son nom avec un trait d'union. Mais l'honorable député se ravise, et il s'en tient à l'objection première, de façon que son seul motif de plainte contre M. Staunton, c'est que ce dernier est en politique un conservateur. "Un commissaire fortement prévenu", déclare l'honorable député, "absolument incapable d'arriver à une conclusion juste". Oui, certes, un commissaire sans nul équité, fortement prévenu, puisqu'il est conservateur. L'honorable député n'ignore point que, dans le choix de nos juges, dont les fonctions valent bien, sans doute, pour leur dignité et leur importance, celles d'un commissaire, nous obéissons de part et d'autre aux exigences du parti, et les mêmes objections que l'honorable député élève contre M. Lynch-Staunton, il pourrait les élever contre tous ceux que le cabinet dont lui-même a été un des membres a fait entrer dans la magistrature. Il nous dit que M. Lynch-Staunton a fait la campagne en 1904 et en 1908 dans les intérêts du parti conservateur.

M. GRAHAM: En 1913 aussi.

M. MEIGHEN: Lors de l'élection de Bruce-sud.

M. GRAHAM: Dans le temps qu'il était commissaire.

M. MEIGHEN: L'honorable député a pourtant dit lui-même qu'avant de prendre part à la lutte dans Bruce-sud, M. Staunton avait mis la dernière main à son rapport. Sans doute que l'honorable député a fouillé dans tous les coins pour découvrir si M. Staunton ne se serait pas plaint du Transcontinental ou n'en aurait pas critiqué l'entreprise, mais il n'a pu établir que M. Staunton se soit jamais prononcé sur cette affaire.

L'honorable député a des traits non moins vifs à l'adresse de M. Gutelius. "Mais, dit-il, M. Gutelius était à l'emploi du Pacifique-Canadien, et l'on n'aurait pas dû lui confier cette tâche". L'honorable député, cependant, assure dans ce même discours que le chemin de fer canadien du Pacifique est le mieux administré du continent. Cela étant, ses fonctionnaires doivent être de même les meilleurs du continent, et M. Gutelius a été l'un d'eux.

M. GRAHAM: Mais le Pacifique-Canadien garde à son service ses bons fonctionnaires; il ne les laisse pas partir.

M. MEIGHEN: L'honorable député est tenu d'attaquer M. Gutelius, et il essaie d'insinuer que ce monsieur a été remercié de ses services par le Pacifique-Canadien. Croit-il cela réellement?

M. GRAHAM: Je n'ai pas dit cela.

M. MEIGHEN: Il nous a déclaré, presque à chaque phrase qu'il a prononcée, que la compagnie du Pacifique-Canadien avait prêté au pays les services de M. Gutelius.

M. GRAHAM: Je demande pardon à l'honorable député. Je n'ai fait que citer l'affirmation faite par le ministre des Chemins de fer, que le Pacifique-Canadien lui avait tout simplement prêté M. Gutelius.

M. MEIGHEN: Alors, il est évident que les autorités du Pacifique-Canadien ont plus confiance que jamais en M. Gutelius.

M. GRAHAM: C'est fort possible.

M. MEIGHEN: L'honorable député peut choisir l'alternative qui fait le mieux son affaire. On m'a informé que l'honorable député de Carleton (M. Carvell) a fait une attaque à fond de train, hier soir, contre M. Gutelius. Il aurait même déclaré, perché sur le sommet de cette tour de renseignements où lui seul sait se hisser, que ce pauvre M. Gutelius ne connaît rien en fait de construction de chemins de fer, qu'à un moment donné il entra au service du Pacifique-Canadien, mais qu'il fut relégué dans la petite ville de North-Bay. Voyons donc un peu quels sont les faits? M. Gutelius a commencé à s'occuper de construction de voies ferrées en 1888, et il n'a jamais fait autre chose à venir jusqu'en 1908, soit une période de vingt ans. Il fut successivement surintendant des travaux de construction du Pennsylvania Railway; il surveilla et dirigea la construction du Columbia and Western railway, en Colombie anglaise, puis il aida à son exploitation. Pendant les dix années qu'il a été au service du Pacifique-Canadien, il a eu la direction des travaux de construction, et pendant quatre ans, il dirigea l'exploitation.

L'honorable député de Renfrew-sud croit-il réellement que l'on puisse trouver un

ingénieur mieux qualifié que M. Gutelius, en Amérique et même en Europe, pour mener à bonne fin une entreprise de cette nature?

M. MACDONALD: Si l'honorable monsieur veut bien me le permettre, avant qu'il ne passe à un autre sujet, pourrait-il nous dire quand M. Gutelius s'est fait naturaliser sujet canadien. . .

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. MACDONALD . . .et s'il est vrai que ce monsieur n'a prêté le serment d'allégeance à Sa Majesté qu'après qu'il eût été nommé commissaire enquêteur par le Gouvernement?

M. MEIGHEN: Je vais répondre à l'honorable député. Il semble croire que M. Gutelius ne serait pas qualifié pour accomplir les devoirs de sa charge, s'il n'était pas naturalisé canadien, et il nous apprend que ce monsieur n'est sujet canadien que depuis deux ans. Est-ce exact?

M. MACDONALD: L'honorable ministre devrait pouvoir s'informer à son propre département ou au secrétariat d'Etat s'il est vrai que M. Gutelius ne s'est fait naturaliser qu'après avoir été nommé commissaire par le Gouvernement.

M. MEIGHEN: Je n'ai jamais étudié la question, parce que je n'ai jamais pu voir et je ne vois pas encore quel rapport elle peut bien avoir avec le cas qui nous occupe; mais si l'honorable député est d'opinion que pour être un excellent ingénieur, il faille être citoyen britannique, que va-t-il donc penser de cet expert entre tous les experts, qui a écrit la fameuse lettre sur laquelle le député de Renfrew-sud s'appuie pour pulvériser M. Gutelius et n'importe quel autre ingénieur, qui ne partage pas sa manière de voir?

Il ne faut pas s'attendre à donner satisfaction aux députés qui siègent à la gauche de l'Orateur, y compris le député de Pictou (M. Macdonald), quand il s'agit de constituer des commissions ou de choisir les commissaires qui les formeront. Qui a donc jamais entendu dire que ces messieurs de l'opposition aient été satisfaits d'une commission constituée ainsi depuis l'établissement du régime constitutionnel en ce pays? Mais, durant leur passage au pouvoir, ils n'ont jamais pu en nommer une seule qui les contentât eux mêmes. Ils savent à quoi s'en tenir à propos de commissions d'enquête; car ils en ont nommé un bon nombre. Lorsqu'ils dirigeaient les affaires du pays, ils ont nommé commissions après commissions, mais ils n'ont jamais été contents des résultats obtenus.

Ils ont choisi les titulaires de ces commissions dans les rangs libéraux, et ils n'ont pas été satisfaits; ils ont choisi des conservateurs, et ils ont été mécontents; ils ont essayé des gens indépendants des deux partis, mais ils n'ont pas donné satisfaction; ils se sont même adressés à la magistrature, mais ils n'ont pas été plus satisfaits. Le gouvernement libéral a créé une commission d'enquête sur le service civil, en 1907. Cette commission se composait de deux libéraux et d'un monsieur plus ou moins indépendant des partis, mais dont les tendances étaient plutôt libérales. Ellle fit une enquête sur la façon dont l'administration libérale s'était conduite à l'égard du service civil. Le rapport des commissaires était à peine rendu public que ces messieurs de l'opposition les attaquèrent avec fureur, et les diatribes que l'honorable député de Renfrew-sud a lancées à l'adresse de MM. Gutelius et Lynch-Staunton sont à l'eau de rose, en comparaison des insultes qu'ils prodiguèrent aux commissaires de leur choix, en 1908.

Ils décidèrent ensuite de nommer une autre commission, afin d'atténuer, si possible, la mauvaise impression qu'avait créée le rapport de la première commission. Ils nommèrent donc le juge Cassels,—je ne sais pas s'il était juge ou non à cette époque-là, mais à tout événement, avant son entrée dans la magistrature, il n'était certainement pas conservateur,—afin de reviser le travail des commissaires qu'ils avaient choisis un an auparavant. M. le juge Cassels fit son rapport, et pendant l'espace de plusieurs jours, ces messieurs de l'opposition ne cessèrent de se répandre en invectives sur son compte. Je me rappelle de ces faits comme si c'était hier. Il me semble encore entendre l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) (M. Pugsley) et l'honorable député de Carleton (M. Carvell) se servir d'un langage à peine parlementaire, afin de démontrer au pays tout entier que M. le juge Cassels ne connaissait rien à propos du service civil, qu'il n'avait pas l'idée de ce que doit être le poids de la preuve, et, qu'après avoir entendu les témoignages, il n'avait pas même assez de bon sens pour être en état de faire un rapport convenable. Il y a une couple de jours, l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) (M. Pugsley) a paru profondément scandalisé lorsqu'il a entendu l'honorable député de Renfrew-sud déclarer que M. Gutelius a été, à un moment donné, l'un des employés de confiance du Pacifique-Canadien, et que M. Lynch-Staunton

est un conservateur. Il a semblé croire que nous avions en conséquence gaspillé l'argent du peuple en demandant à ces deux messieurs de faire une enquête sur la construction du Transcontinental.

L'honorable député de Saint-Jean (N.-B.) sera toujours l'un des derniers membres de cette Chambre à se déclarer satisfait à l'endroit de n'importe quelle commission que l'on pourrait créer. Il s'est à peine passé une session, depuis son entrée au Parlement, qu'il n'ait employé une bonne partie de son temps à dénoncer et à vilipender les commissions, à inonder de ses attaques virulentes et corrosives les gens qui les composent. Il doit se rappeler de la commission du Central Railway; il n'a pas été satisfait de son résultat; il doit se rappeler de la commission qui fut présidée par l'honorable juge Landry; ce distingué représentant de la race acadienne lui-même ne trouva pas grâce devant lui, comme commissaire. Les honorables députés de l'opposition n'ont jamais réussi à choisir une commission d'enquête qui ait pu les contenter, de sorte qu'il est hors de question pour le parti qui détient actuellement le pouvoir d'arriver à les contenter, quelles que soient les nominations qu'il fasse.

Relativement aux commissions qui ont conduit l'enquête sur le Transcontinental, l'honorable député a exprimé l'opinion que la façon dont ils se sont acquittés de leur tâche indique clairement qu'ils étaient prévenus, qu'ils n'ont jamais eu l'intention de traiter les témoins cités à comparaître devant eux avec justice et qu'ils étaient bien décidés de faire un rapport partial, coûte que coûte. L'un de leurs premiers actes, dit-il, et il a produit le dossier pour établir sa prétention, ce fut de promettre à M. Parent qu'on lui permettrait de relire son témoignage après qu'il aurait été écrit au dactylographe et avant qu'il fût envoyé à l'imprimerie. L'honorable député a lu une lettre du secrétaire de la commission, faisant cette promesse à M. Parent. L'ex-président de la commission du Transcontinental désirait repasser son témoignage avec les commissaires, et dans la lettre en question le secrétaire s'engage à l'avertir dès que M. Gutelius serait de retour à Ottawa, afin qu'il pût obtenir satisfaction.

M. GRAHAM: Il s'agit du retour de M. Lynch-Staunton.

M. MEIGHEN: Je vous suis très obligé. Il y a toute apparence, du moins autant que l'on peut s'en rendre compte par la correspondance, que le secrétaire oublia sa promesse. L'honorable député de Renfrew-sud à établi qu'il a été en communication avec M. Parent à ce sujet, et que M. Parent s'est plaint de la façon injuste dont il a été traité, mais il n'a jamais établi devant le Parlement que l'on ait commis la plus légère erreur en trascrivant les témoignages qui sont compris dans ce rapport. La conclusion s'impose donc que les dépositions ont été fidèlement rapportées et fidèlement transcrites. Et s'il en est ainsi, où est donc l'injustice dont on se plaint?

Une autre grave injustice qui aurait été commise par les commissaires au dire de l'honorable député, c'est de ne pas avoir cité M. Charles Young à comparaître devant eux, à propos de la question du terminus à Winnipeg. Indépendamment des renseignements que contient le rapport, je connais quelque peu le sujet, et je ne puis réellement comprendre ce qu'a voulu dire l'honorable député de Renfrew-sud, lorsqu'il fait un reproche aux commissaires d'avoir négligé d'entendre le témoignage de ce monsieur. Au sujet du terminus de Winnipeg l'honorable député de Renfrew a dit, on s'en rappelle, que l'on avait eu primitivement l'intention de faire pénétrer la ligne du Transcontinental dans la ville de Winnipeg, en la raccordant avec le Nord-Canadien, à la jonction de Dundee, et de se rendre, parallèlement à ce dernier, jusqu'à la gare commune de Winnipeg, de ce côté-ci de la rivière Rouge, mais après qu'il eût fait son enquête personnelle, on décida de suivre un autre tracé situé plus au nord, et en conséquence le parcours actuel de la ligne fut déterminé. Le premier tracé projeté, il est vrai, suivait les pentes du terrain, passant à côté du Nord-Canadien et immédiatement au nord, ou bien empruntait la voie du Nord-Canadien sur un pied de communauté de trafic.

M. GRAHAM : Se fiant à ses souvenirs, le solliciteur général a oublié de mentionner tout ce que j'ai déclaré à cet égard. Ce ne fut pas seulement à la suite de mon enquête personnelle que la route actuelle fut choisie. Il se le rappelle, j'ai dit que le ministre des Chemins de fer avait le droit de choisir le tracé de la ligne. J'ai entendu formuler dans mon bureau les arguments de toutes les compagnies et de tous les intéressés. Je ne voudrais pas que le public pensât que ce fut uniquement à la suite de mon enquête personnelle que la route fut choisie.

M. MEIGHEN : Je n'ai pas voulu donner à entendre à la Chambre que ce fut

seulement à la suite de l'enquête personnelle de l'ancien ministre que cette décision fut prise. Je le sais, l'ex-ministre entendit les intéressés, et en conséquence, il décida qu'il fallait choisir la route du nord, respecter à cet égard les désirs du Pacifique-Canadien et que la voie devrait traverser, comme elle le fait aujourd'hui, par une ligne à niveau élevé, la rivière Rouge, à Saint-Boniface, pour se rendre au terminus de Winnipeg. L'ancien ministre se plaint que la commission a supprimé le témoignage de M. Charles Young, et cela parce qu'elle voulait prouver qu'on n'a pas tenu compte de l'économie dans le choix de ce tracé, de préférence à l'autre. L'honorable député le sait, M. Charles Young est le commissaire qui ne voulut pas souscrire à la décision prise par l'ancien ministre des Chemins de fer; c'est le seul membre de la commission qui résista et continua à réclamer, après que l'ancien ministre des Chemins de fer eût pris sa décision.

M. GRAHAM: Loyalement, le solliciteur général devrait en convenir, j'ai mentionné la chose au cours de mes observations.

M. MEIGHEN: L'ancien ministre fait erreur.

M. GRAHAM: J'ai dit que M. Young avait différé d'opinion avec moi.

M. MEIGHEN: Qu'avait donc à gagner cette commission contre le ministre des Chemins de fer en supprimant le témoignage du seul commissaire qui lui eût résisté? Le député de Renfrew-sud n'a pas dit à la Chambre qu'à l'époque où l'on prit cette décision il n'était pas question de la ligne à niveau élevé et que plus tard, quand la commission des chemins de fer eût décidé de faire cette voie à niveau élevé, comme chose nécessaire, on n'obtint pas le consentement de l'ingénieur du ministre des Chemins de fer. Au dire de l'honorable député, il est absurde de reprocher au gouvernement libéral d'avoir nommé des commissaires du Transcontinental qui n'avaient pas d'expérience en matière de chemins de fer. Nous ne nommons pas de spécialistes du monde des chemins de fer, s'écrie-t-il, quand il s'agit d'administration de voies ferrées; nous nommons des hommes d'affaires et ceux-ci consultent leurs ingénieurs. Voici une circonstance où ces messieurs n'ont pas consulté leurs ingénieurs, mais ont suivi l'avis du ministre des Chemins de fer, à l'encontre de l'avis des ingénieurs, en adoptant le plan du haut niveau.

M. GRAHAM: C'est inexact.

M. MEIGHEN: Inexact?

M. GRAHAM: Parfaitement.

M. MEIGHEN: J'ai été chargé de plaider un procès à cet égard.

M. GRAHAM: J'espère que vous avez eu gain de cause.

M. MEIGHEN: Quelle absurdité, s'écrie l'ancien ministre, de prétendre que le Gouvernement libéral aurait dû confier à des spécialistes, à des hommes du métier, experts en matière de construction ou d'exploitation, la direction d'une grande entreprise nationale, telle que la construction de ce réseau! Si l'on adopte pareil principe, s'écrie-t-il, force nous serait bien de confier le portefeuille des Chemins de fer à un ingénieur, et même le portefeuille de premier ministre. Si cette théorie est exacte, il faudrait que le premier ministre du Canada fut maître passé en matière d'art et excellât dans chacune des professions libérales. Le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien, dit-il, ne confient jamais à des ingénieurs pratiques la direction de leurs chemins de fer; c'est ainsi que le Pacifique-Canadien a agi en choisissant sir Thomas Shaughnessy, et voilà pourquoi, ajoute-t-il, nous étions parfaitement autorisés à confier à un fabricant de boîtes, à deux avocats et à un marchand de grain de Deloraine, la construction du Transcontinental national.

L'honorable député peut-il nous prouver que les directeurs du Pacifique-Canadien ou du Nord-Canadien ou de ce merveilleux chemin de fer, l'Union-Pacific, ou d'autres chemins de fer, aient jamais confié à d'autres qu'à des experts les postes de président et de directeur général? Peut-il nous prouver, par l'histoire de l'établissement des voies ferrées sur ce continent ou ailleurs, que les directeurs ou les actionnaires, responsables de l'établissement d'un chemin de fer, aient jamais confié sa construction ou son exploitation du début à d'autres qu'à des hommes du métier et à des experts en matière de construction et d'exploitation? C'est en vain qu'il chercherait pareil exemple dans l'histoire. Il chercherait en vain même dans les ouvrages de fiction la preuve qu'une compagnie de chemin de fer ait jamais commis l'insigne folie perpétrée par le gouvernement libéral en confiant à pareille commission la direction des travaux de construction du Transcontinental natio-

nal. Je me rendis à Winnipeg, s'écrie-t-il, j'examinai les alentours et je décidai que le Transcontinental national ne jouerait pas un rôle inférieur à celui du Nord-Canadien ou de toute autre voie ferrée; je décidai qu'il aurait une voie indépendante en propre, et voilà pourquoi, ajoute-t-il, j'adoptai le tracé du nord. Faisons ici le tableau de ce tracé du nord. Le chemin de fer vient de Transcona, à quatre milles et demi de distance. Il traverse la Seine et après force circuits atteint la rivière Rouge, en passant par les bas-fonds de Saint-Boniface qui appartiennent au Nord-Canadien. Le chemin de fer est construit à une élévation de 23 pieds et présente un spectacle des plus grotesque, vu du côté de Winnipeg ou sous tout autre angle; c'est un énorme terrassement, élevant la voie ferrée dans les airs sur tout son parcours jusqu'aux abords de Winnipeg. Il traverse la rivière Rouge, à un niveau élevé, il atteint la gare terminus, à un niveau élevé, et la conséquence, c'est qu'au lieu de se trouver en correspondance avec l'élément commercial de Winnipeg, s'il tient à y récolter du trafic, il est aussi près des habitants du ciel que des citoyens de Winnipeg. Le chemin de fer a une ligne aérienne à Saint-Boniface et il ne saurait avoir de rameau de raccordement avec le commerce de Winnipeg.

Comment l'ancien ministre peut-il compter que le Transcontinental récoltera du trafic à Winnipeg? Il a conclu avec le Nord-Canadien un traité en vue d'une gare commune. Le Nord-Canadien possède le capital engagé dans les installations du terminus et, sauf sur les lignes du Nord-Canadien, le Transcontinental ne saurait récolter de transport en dehors de Winnipeg. La crainte qui obsédait l'ancien ministre, c'était de voir le Transcontinental jouer un rôle effacé. N'est-ce réellement pas jouer un rôle effacé que ne pouvoir récolter une seule tonne de transport en dehors de Winnipeg? Il possède un raccordement obligeant à renvoyer ses convois jusqu'à la ligne à niveau élevé du Transcontinental en passant par une voie de correspondance qui est la propriété du Nord-Canadien et pour l'usage de laquelle le Transcontinental paie une certaine redevance; or, sauf sur cette ligne du Nord-Canadien, jusqu'à cette voie de raccordement, il ne saurait récolter de trafic en dehors de Winnipeg. L'honorable député le sait, je parle en parfaite connaissance de cause, et c'est seulement ainsi que le Transcontinental peut obtenir du trafic à cet endroit. Il peut bien obtenir du trafic voyageur en dehors de la gare commune, mais il ne saurait obtenir de trafic-marchandises, et il ne saurait se raccorder avec les maisons de commerce qui utiliseraient le réseau à titre de ligne à marchandises. En réalité, le traité relatif au terminus commun, les arrangements conclus pour le trafic voyageur à Winnipeg, tout cela n'est-ce pas jouer un rôle inférieur à celui du Nord-Canadien? La compagnie du Nord-Canadien est propriétaire des installations de la gare commune à Winnipeg; elle possède le terrain du côté ouest de la rivière Rouge où est actuellement érigée la gare commune, et le Transcontinental paie tout simplement l'intérêt au Nord-Canadien, et cela dans le but d'utiliser la gare terminus du Nord-Canadien, tout en jouant un rôle inférieur.

M. GRAHAM: Le solliciteur général le sait, ce traité est parfaitement juste pour les deux compagnies, administrées qu'elles sont indépendamment de l'arrangement conclu par la compagnie du Nord-Canadien. Il le sait parfaitement, en ce qui concerne la gare.

M. MEIGHEN: Je le sais, il existe un traité relatif au terminus, stipulant que la compagnie du Nord-Canadien est propriétaire de toutes les intallations du terminus et par ce traité cette dernière compagnie a lié obligatoirement la commission du Transcontinental à payer un certain intérêt pour l'usage de la gare possédée par le Nord-Canadien. Voilà l'arrangement relatif à la gare commune; un bureau commun. . .

M. GRAHAM: Très bien!

M. MEIGHEN: Oui, certainement, afin de veiller à ce que les droits de l'une et de l'autre compagnie consacrés par ce traité soient respectés.

M. GRAHAN: Très bien!

M. MEIGHEN: Mais par les termes mêmes du traité, le Transcontinental passe nécessairement, avec le bureau collectif, au second rang derrière le Nord-Canadien. Mais, dit l'honorable député de Renfrew-sud, si nous étions arrivés en longeant la voie du Nord-Canadien nous aurions été tellement embarrassés par cette ligne que nous serions passés au second rang. De quel second rang s'agit-il ici? Ils auraient pu obtenir un droit de passage le long de la voie du Nord-Canadien et ils auraient évité ainsi de s'ouvrir un chemin sur les 110 acres possédés par cette compagnie et de couper en deux sa propriété à Saint-Boniface; si on avait procédé ainsi, je ne vois pas que le Trans-

continental serait passé au second rang. Si, pour des raisons d'économie et par conséquent dans l'intérêt du pays, on avait reconnu préférable de faire une convention avec la compagnie du Nord-Canadien pour entrer sur ses lignes dans la ville de Winnipeg, avec un arrangement pour l'usage de la gare non seulement pareil à celui qui existe aujourd'hui, mais comprenant aussi les voies d'accès, le Transcontinental serait-il passé plus au second rang qu'il ne l'est aujourd'hui en utilisant la gare commune? Il aurait pu y avoir un bureau commun pour surveiller le maintien de leurs droits en vertu du traité passé avec le Nord-Canadien au sujet des voies d'accès près de Winnipeg.

Tout cela était au-dessous de la dignité de l'honorable député de Renfrew-sud. C'était au-dessous de sa dignité d'avoir quoi que ce soit à faire avec la compagnie du Nord-Canadien avant de traverser la Rouge, mais après l'avoir traversée, c'était à la hauteur de sa dignité de traiter avec cette compagnie. Qu'en est-il résulté? Je ne suis pas libre de discuter ce sujet aussi complètement que je le voudrais. Chacun sait qu'un procès a été intenté devant la cour d'échiquier par la compagnie Nord-Canadien contre la commission du Transcontinental pour dommages à sa propriété de Saint-Boniface, à la suite de la décision du ministre des Chemins de fer de pénétrer sur le terrain réservé à sa tête de ligne. L'affaire est actuellement pendante et, par suite, les témoignages et tout ce qui a trait au procès ne peuvent pas être discutés librement devant la Chambre. Mais je puis pourtant dire que la compagnie Nord-Canadien a fait comparaître un régiment de témoins venant des Etats-Unis. Ce sont des ingénieurs éminents, tous présentés comme les plus grands experts connus dans le monde entier—bien que M. Berry ne se trouve pas parmi eux—et qui viennent prouver que le ministre des Chemins de fer a pris au Nord-Canadien un véritable jardin d'Eden, offrant la meilleure gare-terminus sur ce continent ou ailleurs et a détruit la propriété du Nord-Canadien qui réclame une indemnité d'au moins $10,000,000.

M. GRAHAM: Oh!

M. MEIGHEN: L'honorable député rit. J'espère avoir le cœur aussi léger que lui quand le verdict sera rendu. Nul n'a plus d'espoir que moi et nul n'a travaillé plus que moi pour faire diminuer autant que possible l'évaluation des dommages, mais nous sommes en présence de cette situation. Le procès est intenté et quel que soit le verdict, un homme en portera la responsabilité: c'est l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham).

L'honorable député a dit que les ateliers de Transcona sont une autre cause de fierté pour lui; que s'il avait à les reconstruire, il les ferait exactement comme ils le sont maintenant; que M. Lynch-Staunton est absolument dans l'erreur quand il prétend que les ateliers de Transcona, comme usines destinées aux réparations, n'auraient pas dû être construits par la commission, que cela ne regardait pas, mais bien par le Grand-Tronc-Pacifique. Avant que l'ex-ministre des Chemins de fer ne prenne la parole, je savais, ainsi que la plupart d'entre nous, que M. Stauntotn n'était pas d'accord sur ce point avec le sous-ministre de la Justice, qui a donné son avis au ministère précédent comme il le donne au Gouvernement actuel. Nous savions que M. Staunton était d'une opinion contraire à celle d'avocats éminents du pays et nous savions que c'était le devoir du Gouvernement d'écouter l'avis du département de la Justice, mais je ne savais pas et je ne le sais pas encore que c'était un crime pour M. Staunton de donner son avis personnel, même s'il différait de celui du sous-ministre. M. Staunton a cité lui-même dans son rapport l'opinion du département de la Justice et il n'en a omis aucune ligne. Il l'a communiquée au public et lui a dit que c'était l'opinion officielle du département de la Justice. Le rapport trouve encore à redire à une autre particularité des ateliers de Transcona et je tiens à savoir ce qu'en pense l'ex-ministre des Chemins de fer. Le rapport dit qu'on a construit à Winnipeg au prix de $4,500,000 des ateliers deux fois trop grands pour les besoins du Transcontinental. L'ex-ministre des Chemins de fer dit qu'ils coûtent $4,500,000 et il a essayé de persuader à la Chambre que les ateliers de Transcona étaient nécessaires pour permettre au Grand-Tronc-Pacifique de réparer les locomotives et les wagons à cet endroit. L'ex-ministre des Chemins de fer a lu également un rapport de M. Hodgins, nommé en 1912, par la commission du Transcontinental, pour faire une enquête sur l'œuvre des commissaires relativement à la construction de ces ateliers, et l'honorable député dit que M. Hodgins a déclaré dans son rapport que la commission du Transcontinental avait eu grand soin de songer aux besoins futurs quand elle avait élevé des ateliers au prix de $4,500,000.

Je suis tout à fait de l'avis de M. Hodgins sur ce point. Pourtant, je ne trouve pas dans tout le rapport une phrase montrant qu'il existe une probabilité sérieuse que dans un délai raisonnable les ateliers seront employés entièrement ou à moitié pour les besoins du Transcontinental. Il est aussi certain que cela peut l'être qu'au moment où M. Hodgins déclarait simplement que ces ateliers avaient été construits assez vastes pour suffire à tous les besoins futurs, il avait en vue les besoins du Grand-Tronc-Pacifique sur la partie ouest de la ligne. Pourquoi dis-je cela? Parce que dans ce rapport cité par l'honorable député de Renfrew-sud, M. Hodgins compare les facilités qu'offrent ces ateliers avec celles des ateliers du chemin de fer canadien du Pacifique et s'efforce de montrer que sur certains points elles sont les mêmes ou sont de beaucoup plus grandes, ayant en vue évidemment que ces ateliers seront utilisés par les deux lignes de l'est et de l'ouest, précisément comme le sont les ateliers du Pacifique-Canadien. C'est évident à la simple lecture du rapport. Il n'y a pas d'erreur dans le rapport de M. Hodgins et il ne contient pas une ligne ni même une lettre qui soit en conflit avec le rapport de MM. Gutelius et Staunton. L'honorable député de Renfrew-sud a ri de l'idée que la somme de $4,500,000 était un prix trop élevé pour le coût de la construction des ateliers de réparations des locomotives et des wagons du Transcontinental. Se souvient-il, depuis qu'il siège ici, sans remonter plus haut que 1908, d'avoir donné l'assurance à la Chambre et au pays que les ateliers du Transcontinental ne coûterait pas plus de $1,500,000. Je vois qu'il ne me contredit pas, mais dans le cas où quelqu'un voudrait en avoir la preuve, elle existe dans les Débats du 11 juillet 1908, page 12672, où M. Graham dit:

> Mais nous employons les $200,000 pour Québec et nous prenons $1,500,000 pour les ateliers à l'est de Winnipeg et cela fera $3,500,000 au lieu de $5,470,000.

De nouveau, à la page 12654, il dit:

> Pour les ateliers à l'est de Winnipeg, les évaluations sont de $1,500,000.

C'est ce qu'il avait en vue et c'est ce que les commissaires avaient projeté quand ils ont pensé qu'il était de leur devoir de faire une dépense pour construire des ateliers capables de suffire aux réparations des locomotives ou des wagons du Transcontinental. Mais quand on a songé à prêter au Grand-Tronc-Pacifique assez d'argent à 3 p. 100 pour lui permettre de réparer ses wagons et ses locomotives sur sa ligne et sur la nôtre, on a porté les dépenses à $4,500,000. Le rapport Gutelius-Staunton est vérifié, mot pour mot, par le rapport de M. Hodgins et par les paroles prononcées par le ministre lui-même il y a seulement cinq ou six ans.

L'honorable député dit que nous ne prenons pas au sérieux ce rapport, ou sans cela nous ne construirons pas d'ateliers à Québec. Bien que nous ayons le plus grand respect pour l'opinion de M. Lynch-Staunton sur cette question—et aucun avocat qui lira les deux opinions en étant au courant des faits, des prétentions et des déductions à l'appui des opinions, ne pourra faire autrement que d'avoir du respect pour l'opinion de M. Staunton sur ce point—nous reconnaissons que l'opinion officielle du Gouvernement est que nous sommes tenus d'en passer par là et c'est pourquoi nous construisons les ateliers de Québec. Mais je dirai à l'honorable député ce que nous ne faisons pas à Québec: nous n'y dépensons pas d'argent pour que le Grand-Tronc-Pacifique s'en serve pour la ligne qu'il doit prendre à sa charge.

A Québec, l'évaluation des dépenses pour les ateliers n'est pas de $4,500,000, mais bien de $2,000,000, ou moins de la moitié du coût des usines de Transcona. A Québec, si on a projeté de dépenser $2,000,000 et de ne pas dépasser ce chiffre, il faut se souvenir que ces ateliers seront nécessaires pour les réparations à l'est et à l'ouest de Québec, et par conséquent, il y a tout lieu de croire qu'il y aura le double de travaux de réparations à faire à Québec qu'à Transcona, qui est le terminus de la ligne. On verra donc qu'on a suivi un tout autre programme pour les ateliers de Québec. Nous respectons l'opinion de MM. Lynch-Staunton et Gutelius en faisant en sorte, dans l'exécution des obligations d'un mauvais marché conclu par les honorables membres de l'opposition, de ne pas outrepasser ces obligations dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai fini avec les ateliers de Transcona.

L'honorable député prétend qu'une faute grave a été commise à Québec, parce que les ateliers ont été installés à quelques milles de la ligne principale et que le transport entre la gare de Québec et les ateliers des voitures et des locomotives, ayant besoin de réparations, occasionnera de fortes dépenses. Il voudrait que les ateliers fussent érigés sur la ligne principale, mais dans ce cas, les locomotives endommagées devraient quand même être envoyées aux ateliers de tête de section ou de la gare

la plus rapprochée. Où mon honorable ami a-t-il installé les ateliers de Transcona? A 4 milles ½ de la tête de section.

M. GRAHAM: Ils sont sur la ligne principale.

M. MEIGHEN: Ils sont sur la ligne principale, mais les convois endommagés ont 4 milles ½ à faire pour arriver aux ateliers. Et à Moncton, les ateliers sont-ils sur la ligne principale? Mon honorable ami n'osera pas l'affirmer.

M. GRAHAM: Ils sont dans la ville même.

M. MEIGHEN: Oui, mais à un mille et quart de la gare, et c'est mon honorable ami lui-même qui a choisi l'emplacement.

M. GRAHAM: Les ateliers de l'Intercolonial, à Moncton, font partie du terminus dans cette ville.

M. J. D. REID: Il est à 2 milles plus loin.

M. GRAHAM: Ils ne sont pas à 2 milles.

M. MEIGHEN: Les locomotives et les voitures endommagées doivent être expédiées à 2 milles plus loin pour être réparées. Mon honorable ami dit que toutes nos évaluations concernant le coût du Transcontinental sont futiles. Il prétend que nous faisons entrer dans ces calculs une foule de choses qui devraient en être exclues; il émet cette prétention depuis plusieurs années. Je n'ai aucun doute qu'il est convaincu qu'il pourrait nommer une meilleure commission que celle que nous avons nommée. Il aurait pu en nommer une en 1910, mais il a refusé de le faire et la raison qu'il a donnée, c'est que celui qui demandait la nomination de cette commission, M. Lennox, de Simcoe-sud, estimait que la construction du Transcontinental coûterait $218,000,000 tandis que M. Graham maintenait que cette somme, y compris les intérêts, ne dépasserait pas $150,400,000; il demanda à la Chambre d'accepter ses chiffres et de rejeter ceux de M. Lennox, qui demandait la nomination d'une commission. M. Graham, qui était alors ministre des Chemins de fer, ne voulut pas se prévaloir de son droit de nommer une commission dont il aurait lui-même choisi les membres. Il estimait le coût total de l'entreprise à $150,400,000, tandis que M. Lennox affirmait qu'elle coûterait $218,000,000, soit $68,000,000 de plus. Aujourd'hui, l'ex-ministre des Chemins de fer est obligé d'avouer que le chiffre exact, en prenant les mêmes données comme bases du calcul, n'est pas de $150,400,000, ni même de $218,000,000, mais bien de $230,000,000, sans tenir compte des intérêts composés.

M. GRAHAM: Je n'admets rien de tel. J'ai dit qu'en prenant les mêmes données comme bases du calcul, le coût total s'élèvera à $181,000,000, approximativement.

M. MEIGHEN: J'espère que la Chambre a bien saisi le sens et la portée de cette interruption. En refaisant les mêmes calculs qui lui donnaient $150,400,000 en 1908, et $159,000,000 en 1910, il arrive aujourd'hui à $181,000,000. Il arrive à ce résultat en mettant le coût de la construction à $161,000,000 et en ajoutant $8,000,000 qui représentent l'intérêt pendant la construction. Il se trouve ainsi en présence d'un total de $181,000,000. Est-ce bien cela?

M. GRAHAM: Exactement.

M. MEIGHEN: Mon honorable ami admet-il que dans cette somme de $150,400,000 en 1908, ou de $159,000,000 en 1910, il n'ajoutait pas l'intérêt des sept années après la construction de la ligne?

M. GRAHAM: L'intérêt pendant ces sept années n'a rien à faire avec le coût de la construction.

M. MEIGHEN: Mon honorable ami dit que c'est en basant son calcul sur les mêmes données qu'il est arrivé à cette somme de $150,400,000. A la page 12680 (v.a.) des Débats de 1908, il constate que l'intérêt durant la construction s'élèvera à $10,740,000 et durant les sept années après la construction, à $26,124,676. C'est en comprenant ces deux sommes dans son calcul qu'il arrive au total de $150,400,000. C'est lui-même qui a ajouté cette somme de $26,124,676 représentant les intérêts pendant sept ans. Aujourd'hui il prétend qu'en basant le calcul sur les mêmes données, le coût total sera de $181,000,000. Le total sera de $161,000,000 sans les intérêts, de $181,000,000 avec les intérêts pendant la construction et de $234,000,000 avec l'intérêt composé après la construction. Le coût total sera d'environ $230,000,000 si, comme mon honorable ami, on ne tient pas compte de l'intérêt composé. Ainsi M. Lennox, en 1910, il y a à peine quatre ans, en portant le coût total de la construction à $218,000,000 était de $12,000,000 en-dessous, au

lieu d'être $68,000,000 au-dessus, des calculs de l'honorable député lui-même.

L'honorable député de Renfrew-sud dit encore que le pont de Québec ne devait pas être compris dans les calculs. Le pont de Québec n'a pas été compris dans la dernière estimation ou du moins MM. Gutelius et Lynch-Staunton ne le font pas entrer en ligne de compte, pour arriver à un total de $234,000 000. Mais mon honorable ami a failli tomber à la renverse quand le ministre intérimaire des Chemins de fer (M. Reid) a mentionné certaines dépenses occasionnées par le pont de Québec, en estimant le coût total de la ligne. Il prétend qu'il n'y a pas plus de raison d'inclure dans le coût de la construction le pont de Québec que tous les arsenaux du pays. S'il en est ainsi, qu'elle excuse avait M. Fielding, alors ministre des Finances et ministre intérimaire des Chemins de fer, de prononcer les paroles qu'il prononçait le 12 août 1913 et que nous trouvons ainsi rapportées à la page 8838 des Débats de cette même année:

> Quand même nous n'aurions pas conclu un traité avec le Grand-Tronc-Pacifique, quand même nous ne construirions jamais un chemin de fer trancontinental, le pont de Québec est maintenant une entreprise nationale et le Gouvernement du jour est tenu de la mener à bonne fin, d'une manière ou d'une autre. Je ne suis pas en mesure de dire ce que le Gouvernement pourra faire plus tard. Il faudra décider s'il est sage d'acheter le pont pour qu'il fasse partie du réseau des chemins de fer de l'Etat, ou s'il vaut mieux en laisser l'administration à la compagnie. Néanmoins, il est juste d'imputer sur les frais du Grand-Tronc-Pacifique une partie du coût de ce pont.

Il évalue le coût à $4,500,000. (Lisant):

> Quelle partie de cette somme sera-t-il juste d'imputer sur le coût de cette entreprise? Je calcule qu'on pourra légitimement imputer sur les frais du Grand-Tronc-Pacique $2,00,000.

Ainsi, le ministre des Chemins de fer du temps, qui avait été le parrain de tout le projet et qui s'en était fait le défenseur dans cette Chambre, était d'avis qu'il convenait d'imputer environ les quatre neuvièmes du coût du pont de Québec sur les frais du Grand-Tronc-Pacifique. Cela n'a guère d'analogie avec les arsenaux. De plus, je ferai remarquer à mon honorable ami que si nous faisions le calcul de ce que le pont de Québec a coûté jusqu'à présent, et de ce qu'il coûtera d'ici à ce qu'il soit terminé, et que si nous attribuions les quatre neuvièmes du total, sans tenir aucun compte des intérêts, au coût de construction du Transcontinental, il faudrait tout simplement ajouter une somme d'environ $10,000,000. A cette somme de $230,000,000 que je mentionnais il y a un instant, il faudrait ajouter $10,000,000, au dire même de M. Fielding. A ce dernier total il faudrait ajouter encore l'intérêt pendant trois ans après l'expiration des sept années qui suivront immédiatement le parachèvement de la ligne si l'on est assez optimiste pour supposer que le Grand-Tronc-Pacifique trouvera des recettes assez élevées pour payer le loyer pendant ces trois années.

Je suis convaincu que dans son for intérieur l'ex-ministre des Chemins de fer ne serait pas disposé à accepter comme son unique patrimoine ici-bas une partie quelconque du loyer que nous retirerons, même après l'expiration des sept ans. Je n'ai aucun doute qu'il ne voudrait pas échanger cet héritage problématique contre la moindre parcelle de ce qu'il possède actuellement. Si on calcule trois ans d'intérêt, comme il me paraît prudent de le faire, il faut ajouter encore $18,000,000 au coût du Transcontinental.

Dans tous ces calculs, basés sur des données exactes et qui ne peuvent pas être réfutés, je ne tiens aucun compte de toutes les améliorations qu'il faudra faire avant de pouvoir encaisser des recettes. L'ex-ministre des Chemins de fer sait comme moi que toutes les parties du Transcontinental qui ne sont pas exploitées, ou qui ne sont exploitées que dans une mesure très restreinte, perdent de la valeur de jour en jour; les rails sont mangés par la rouille; les traverses pourrissent, la plate-forme de la voie se détériore. Il nous faudra dépenser des sommes considérables en améliorations pour remettre la voie en aussi bon état qu'elle était à la fin des premiers travaux de construction.

Mon honorable ami prétend que si nous appliquons au chemin de fer Pacifique-Canadien les méthodes que nous employons pour arriver à cette somme de $230,000,000, notre premier chemin de fer transcontinental aurait coûté $200,000,000 ou $300,000,000. Pour arriver à ce résultat, l'honorable député calcule l'intérêt sur les sommes avancées au chemin de fer Pacifique-Canadien et sur les terrains qui lui ont été concédés, terrains qu'il évalue à $5 l'acre; de plus il ajoute l'intérêt composé, depuis la date de la concession jusqu'aujourd'hui.

M. GRAHAM: Pas du tout.

M. MEIGHEN: C'est ce que l'honorable député a fait dans un de ses calculs, au moins.

M. GRAHAM: Le calcul dans lequel j'ai tenu compte de l'intérêt composé n'avait

rien à faire avec les terrains. J'ai calculé l'intérêt sur l'argent donné au chemin de fer Pacifique-Canadien et sur les voies ferrées complètes qui lui ont été cédées et qui, en 1887, étaient évaluées à $72,000,000, d'après les documents officiels qui sont en la possession du Gouvernement. J'ai calculé l'intérêt sur l'argent et sur les lignes construites, mais non sur les terrains.

M. MEIGHEN: Et vous avez tenu compte de l'intérêt sur tout cela jusqu'aujourd'hui.

M. GRAHAM: Oui.

M. MEIGHEN: S'il calcule l'intérêt durant un laps de temps assez prolongé, il portera ce montant au chiffre qu'il lui plaît de fixer.

M. GRAHAM: Et c'est bien ce que mon honorable ami peut faire à l'égard du chemin de fer Transcontinental national.

M. MEIGHEN: A mon avis, si l'on calcule l'intérêt, on doit le calculer jusqu'au temps où le pays pourra retirer quelque avantage de cette voie ferrée.

M. PUGSLEY: Jusqu'à ce que cette dernière soit parachevée.

M. MEIGHEN: Mais, qui s'oppose à cela? Que pense l'honorable représentant de Saint-Jean de la méthode suivie par l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) pour calculer l'intérêt durant trente ou quarante ans, après le parachèvement de la ligne?

L'ex-ministre des Chemins de fer a ajouté que le coût total de cette entreprise était fort raisonnable, soit $85,000 par mille; mais s'il tient compte du coût réel et de l'intérêt, il obtient $99,500 par mille.

M. GRAHAM: Je n'ai pas dit cela.

M. MEIGHEN: C'est ce que j'affirme.

M. GRAHAM: J'ai parlé de $85,000 par mille, de Prince-Rupert à Moncton. J'ai pris les calculs que le Gouvernement m'avait fournis.

M. MEIGHEN: Parfait. J'ignorais que mon honorable ami voulût parler de la ligne complète, d'un océan à l'autre.

M. GRAHAM: Je parlais de toute la ligne.

M. MEIGHEN: Nous ne savons pas encore ce que ce chemin de fer va coûter, car il est loin d'être parachevé. Quoi qu'il en soit, le chemin de fer Transcontinental national fait seul l'objet de ce débat et l'on ne peut calculer exactement le coût de cette entreprise, si l'on tient compte de chiffres se rapportant à une autre voie ferrée. Le Transcontinental national coûtera $99,500 par mille, soit environ $100,000 par mille, dans le cas de chaque mille de Winnipeg à Moncton.

M. MURPHY: Cela comprend-il l'intérêt?

M. MEIGHEN: Pour les fins de l'argumentation, supposons que l'intérêt se trouve compris dans ce chiffre, ce dont je ne suis pas certain. L'honorable député dit que l'on peut supporter cette dépense, car les trains circulent à des frais moindres.

M. GRAHAM: Cela, sans intérêt.

M. MEIGHEN: Je crois que je suis trop généreux envers les honorables membres de la gauche; c'est le coût sans intérêt.

M. GRAHAM: Combien?

M. MEIGHEN: $99,500.

M. GRAHAM: Non.

M. MEIGHEN: S'il existe une erreur quelconque, elle est à l'avantage des honorables membres de la gauche.

M. BORDEN: Si la longueur de la voie est de 1,800 milles, le coût, non compris l'intérêt assumulé durant sept ans, représentera environ $180,000,000, soit environ $100,000 par mille.

M. GRAHAM: D'après l'entente conclue avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, cette dernière doit payer l'intérêt sur le coût de construction, ce qui représente le coût réel de construction et l'intérêt sur ce dernier, au cours de la construction. Le montant de $181,000,000 représente approximativement le coût de cette voie ferrée pour des fins d'affermage.

M. BORDEN: Oui, pour ces fins.

M. MEIGHEN: Je suis très heureux que l'honorable député (M. Graham) m'ait interrompu, parce que je constate que j'acceptais avec trop de faveur sa façon d'envisager cette question. J'ai indiqué $99,500 par mille comme représentant le coût et l'intérêt. Durant les quelques instants de répit que m'a fournis cette interruption, j'ai trouvé que le coût total de la ligne plus l'intérêt, durant la construction seule, s'élevait à $100,000 par mille. Si l'on inclut la subvention qui fait d'ordinaire partie du coût que représente pour le pays, un chemin de fer autorisé législativement, ce coût est plus élevé, mais il est d'usage de faire cadeau de la subvention, sans même exiger la moindre compensation. Si l'ho-

norable député est satisfait de cela, tant mieux pour lui.

En ajoutant l'intérêt durant les sept ans, on trouve que le coût, par mille, représentera $117,000, au lieu de $99,500. Mon honorable ami (M. Graham) dit que la ligne vaut tout l'argent qu'elle a coûté parce que, dit-il, il peut nous indiquer des voies ferrées d'Allemagne dont la construction a coûté plus que ce chiffre.

M. GRAHAM: Dans mon discours d'hier, je n'ai mentionné l'Allemagne ni directement ni indirectement. Il y a quelques années, au cours d'un débat sur des questions de chemins de fer, j'ai mentionné plusieurs chemins de fer européens. Dans mon discours d'hier, prenant les crédits qu'on nous demande de voter, j'ai mentionné le capital-actions de quatre ou de cinq chemins de fer américains dont deux m'ont servi de termes de comparaison. Je n'ai fait mention d'aucun chemin de fer européen.

M. MEIGHEN: Je vois dans les Débats une allusion de l'honorable député à l'Allemagne.

M. GRAHAM: Je n'ai rien fait le la sorte.

M. MEIGHEN: Je n'ai pas voulu parler du discours que mon honorable ami a prononcé hier. Quoi qu'il en soit, j'ignore le but que l'honorable député veut atteindre en m'interrompant, car peu importe qu'il ait parlé de ce qu'on a fait en Allemagne, en Angleterre ou ailleurs. Il a mentionné le chemin de fer canadien du Pacifique et trois ou quatre voies ferrées qui traversent les parties les plus densément peuplées des Etats-Unis—comme si l'on pouvait établir une comparaison entre la valeur des terres de l'état de New-York et celle des terrains que l'on trouve à Traham, à Redditt, à Cochrane, à Fitzpatrick et à différents autres points de notre nord encore sauvage et inhabité! Son système consiste à opposer le coût de ce chemin de fer éloigné à celui du chemin de fer canadien du Pacifique, avec ses lignes télégraphiques et téléphoniques, ses hôtels, ses terres, ses steamers et tout ce que représente ses services de toutes sortes.

Mais l'honorable député dit: Quel qu'en soit le coût, cet ouvrage vaut l'argent qu'on y dépense. C'est là ce qu'on nous répond, lorsque nous reprochons au gouvernement libéral d'avoir augmenté inutilement le coût du Transcontinental. Les honorables membres de la gauche disent: Quel que soit le coût et quelles que soient les erreurs que nous avons commises, en passant la convention ou après, ou dans l'exécution de ce travail, nous n'en tenons aucun compte, car la ligne vaut, après tout, l'argent qu'elle a coûté.

Dans toute cette question, ce que je tiens à faire ressortir, avec toute l'énergie dont je suis capable, c'est que, dans le calcul que l'on fait de l'argent qu'il faut dépenser à la construction d'une voie ferrée, totale ou partielle, il faut tenir un peu compte des espoirs qu'on peut raisonnablement fonder sur le trafic des années qui suivront le parachèvement de la ligne. Tout optimistes que les honorables membres de la gauche peuvent être, quant à ce trafic, leur enthousiasme ne nous donne pas raison de méconnaître ce que nous indiquent notre jugement et notre bon sens, et cela, jusqu'au point de croire qu'immédiatement après son parachèvement complet, ou fort peu de temps après, nous pouvons avoir un trafic comparable avec celui du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'heure qu'il est.

On fait observer dans ce rapport—et ce détail n'a pas été réfuté même par l'honorable député de Carleton (N.-B.), autant que je sache—que les tableaux d'équation présentés aux ingénieurs de la ligne pour qu'ils en observassent les données, ont été basés sur l'hypothèse que cette ligne, dès qu'elle serait livrée au trafic, recevrait un trafic double de celui qu'effectue aujourd'hui le chemin de fer canadien du Pacifique. Ces tables préparées dans le but d'indiquer les circonstances favorables à une mise de fonds, plutôt que dans celui d'engager une dépense en vue de l'exploitation, se basaient sur une hypothèse qu'aucun homme de bon sens ne saurait entretenir avec raison.

La conséquence de cette hypothèse, qui est contraire à tous les principes de la raison et du bon sens, fut qu'on construisit ce chemin de fer à un coût qui rend inutile le but même de cette entreprise.

L'honorable député de Renfrew-sud a lu des lettres pour établir que, vu que, dans l'exécution de ce travail, on a obtenu un degré de perfection de construction qu'on ne constate pas dans le cas d'aucune autre ligne transcontinentale, on est en état de transporter le trafic à des frais beaucoup moins élevés; il a voulu faire voir que le Transcontinental pourrait transporter le blé à environ le tiers du prix réclamé, dans ce cas, par le chemin de fer canadien du Pacifique et à un prix qui serait aussi abaissé que celui que les compagnies de navigation réclameraient. Mais, à peine avait-il avancé cela, que l'honorable dé-

puté de Saint-Antoine (M. Ames) lui demandait: Que dites-vous de l'obligation où se trouve la compagnie de payer l'intérêt sur ce capital-actions énorme, tenant compte de son pouvoir d'abaisser les prix de transport? Et la réponse de l'honorable député fut: Je le dirai plus tard à mon honorable ami, ce qu'il n'a pas fait, jusqu'à présent. Il n'a jamais tenu compte, en calculant le coût du Transcontinental, de l'intérêt sur le capital-actions dont il faut s'occuper pour connaître les tarifs que ce chemin de fer peut établir pour ces clients.

M. GRAHAM: Je ne veux pas interrompre sans raison l'honorable ministre, mais je lui demande de lire, à la page 2107 du hansard ce qui se rapporte à ce point. Je sais que l'honorable député était absent de la Chambre, hier soir, et je suis certain qu'il n'a pas lu ceci, car, s'il en était autrement, il ne ferait pas l'assertion qu'il risque. J'ai donné l'état du coût d'exploitation de cette ligne, en tenant compte du trafic probable, tel que l'a mentionné M. Tye, devant la commission. Mon honorable ami constatera que j'ai inscrit le coût de l'exploitation comme étant une des obligatoins au chiffre même calculé par la commission comme loyer:

Frais d'intérêt, par jour, suivant le rapport des commissaires, $14,800.

J'ai donc répondu à l'honorable député de Saint-Antoine, tel que je l'ai promis.

M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il laisser entendre, un seul instant, que dans son coût de l'exploitation il a inclu le montant des frais d'exploitation?

M. GRAHAM: L'honorable ministre a dit que je n'avais pas mentionné cela. S'il veut bien suivre ce que je dis il verra qu'une solde suffisante a été laissée pour payer toutes les autres dépenses.

M. MEIGHEN: Très bien, mais ce que j'ai dit, c'est que l'honorable député n'a pas inclu le coût du loyer afin d'établir le coût du trafic, et quand il inclut le loyer il n'inclut pas l'intérêt. L'honorable député admet cela.

M. GRAHAM: Je ne l'admets pas.

M. MEIGHEN: Alors, je ne comprends pas ce qu'il dit. L'honorable membre a parlé longuement des rampes et il s'est efforcé de nous prouver qu'il était absolument convaincu que la Chambre avait parfaitement raison, ainsi que les commissaires du Transcontinental, d'éliminer de la ligne ce qu'on appelle les rampes d'impulsion, et que le rapport Gutelius-Staunton est complètement dans l'erreur quand il dit que $6,200,000 ont été gaspillés dans cet effort de se dispenser entièrement des rampes d'impulsion. L'honorable membre a cité plusieurs lettres pour nous prouver que moins il y a de rampes sur une ligne de chemin de fer plus on peut économiser dans son exploitation. Personne ne conteste cette proposition générale. Mais encore faut-il tenir compte du coût de la construction de même que l'intérêt sur ce coût si vous voulez être juste dans vos calculs. C'est ce que l'honorable député n'a pas fait; c'est ce qu'on a défendu de faire aux ingénieurs du Transcontinental. C'est pourquoi le coût de la construction renverse absolument le but proposé dans la construction de la ligne. Nos honorables collègues d'en face voudraient nous convaincre que des rampes d'impulsion sont des choses effrayantes. A entendre l'honorable membre en donner une description on pourrait croire qu'un train passant sur une ligne avec rampes d'impulsion serait secoué comme un automobile sur une mauvaise route, et que les rampes d'impulsion sont un danger non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les terrains sur lesquels passe la voie.

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement.

M. MEIGHEN: Il est bon que nous comprenions bien ce que c'est qu'une rampe d'impulsion. On me dit que le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) comprend la question comme je la comprends. Laissez-moi démontrer à l'honorable député toute la vérité qu'il y a au fond de son opinion. Les rampes d'impulsion qui ont été autorisées sur le Transcontinental, dans un but d'économie, ont une profondeur de 8 pieds, mais les rampes d'impulsion sur le Pacifique-Canadien entre ici et Carleton-Place ont une profondeur maxima de 30 pieds. L'honorable membre a voyagé plusieurs fois sur le Pacifique-Canadien et je ne crois pas que son anatomie ait souffert de secousses trop violentes.

Maintenant, voyons ce que sont ces rampes d'impulsion.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre voudra-t-il dire à la Chambre où se trouvent les rampes d'impulsion sur le Transcontinental? Je n'ai pas encore pu obtenir cette information.

M. MEIGHEN: J'en ai une liste ici, mais je ne crois pas que le très honorable membre serait édifié si je lisais à la Chambre ce tableau de plus de mille chiffres. Je serai heureux de lui en faire parvenir la liste.

Je crois savoir que cette liste a été déposée en réponse à une demande de documents, mais je puis me tromper.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne les ai pas vus.

M. MEIGHEN: Que sont ces rampes d'impulsion? La pente de commandement sur le Transcontinental est de 0.4 pour 100 en allant vers l'est et de 0.6 pour 100 vers l'ouest. Ce sont là les rampes acceptées sans considération du caractère du pays que devait traverser la ligne, sans se demander si une telle construction serait dans les intérêts de la ligne et aiderait à atteindre les fins pour lesquelles elle était construite, Apparemment, on n'a pas pris en considération le coût de la ligne comparé aux tarifs qui pourraient être exigés pour les marchandises qui pourraient y être transportées. La principale erreur commise par le Gouvernement a été de ne pas s'occuper du coût primitif de la construction du chemin de fer en vue de l'influence que ce coût aurait sur les intérêts du chemin de fer lui-même. Alors, on ne s'est pas occupé des tables d'équation. Les ingénieurs ont reçu ordre de se borner à une inclinaison de 0.4 et 0.6 pour 100 et de ne pas faire de rampes d'impulsion sans s'occuper des résultats. La conséquence est que les intérêts sont si considérables qu'il est maintenant impossible d'exploiter la ligne avec un tarif raisonnable pour le transport des marchandises, ce qui est le but pour lequel la ligne a été construite. Il semble, par le discours de l'honorable député de Renfrew-sud, que l'introduction d'une seule rampe d'impulsion détruise immédiatement la rampe virtuelle de 0.4 p. 100 et 0.6 p. 100. Vous ne faites rien de la sorte. Une inclinaison de 0.4 p. 100, si je le comprends bien, veut dire qu'en nul endroit sur le parcours de la ligne il n'y a une montée ou rampe de plus de 0.6 p. 100 de pied en allant vers l'est et de 0.6 p. 100 en allant vers l'ouest. En conséquence, une locomotive d'une certaine puissance peut traîner un convoi chargé jusqu'à une certaine limite sur une rampe de 0.4 p. 100 en allant vers l'est et de 0.6 p. 100 en allant vers l'ouest, et si les rampes d'impulsion qui sont introduites sur le parcours de la voie ont réellement des rampes d'impulsion, elles ne nuisent en rien à la capacité de traction de la locomotive qui peut tirer exactement le même poids. On serait porté à croire que cela limite la capacité de traction de la locomotive, dès qu'on établit une rampe d'impulsion, quelque minime qu'elle soit, et que ces pentes doivent être éliminées à n'importe quel prix. Les rampes d'impulsion, dit l'honorable membre, sont d'une utilité très contestable. Il nous dit qu'une rampe d'impulsion peut avoir quelque valeur pour une ligne; du moins il concède qu'elle ne peut faire de mal. J'admets qu'elle ne peut causer aucun mal, mais il y a une question de coût dans la construction d'une voie sans rampe d'impulsion. La question est de savoir combien il convient de payer pour éviter les rampes d'impulsion. L'honorable membre a refusé de prendre ce point en considération; pour lui la question de coût n'a pas d'importance. Le sens simple des affaires aurait dû lui imposer de s'assurer d'abord si une voie sans rampes d'impulsion a une plus grande valeur qu'une ligne avec rampes d'impulsion pour le trafic que cette ligne est destinée à recevoir, et si vous trouvez que c'est préférable, vous demanderez ensuite si cette préférence vaut une dépense de $6,-200,000. C'est là une question bien ordinaire dans les affaires; mais l'honorable député ne s'est pas troublé de cela. La rampe d'impulsion veut dire ceci: vous transportez le même fardeau avec la même puissance de traction. Par le moyen d'une pente en descendant sur une courte distance et d'une pente en montant sur une autre distance très rapprochée, l'élan acquis par le train en descendant la première pente lui permet de remonter la seconde, et le résultat c'est que le principe des rampes d'impulsion, quand il est adopté, permet des économies considérables sans affecter la valeur du chemin de fer au point de vue de l'exploitation. L'établissement de rampes d'impulsion ne veut pas dire qu'une voie est sabotée. L'honorable membre a fouillé toute l'Amérique afin de produire l'opinion d'un ingénieur, s'il peut en trouver, disant que les rampes d'impulsion ne devraient jamais être adoptées. Il a fouillé toute l'Amérique et toute l'Europe afin de pouvoir prouver à cette Chambre que pour aucune raison les rampes d'impulsion n'auraient dû être employées sur le Transcontinental. Ayant fait cela,—et cela lui a pris sept ou huit ans,—il n'a pas pu, au cours d'un discours de sept heures et demie, citer un seul témoignage pour démontrer à cette Chambre que les rampes d'impulsion ne devraient pas être admises. Il n'a pas pu citer une seule ligne de M. Berry ou de M. Cooper, l'un, un ingénieur du sud des Etats-Unis, et l'autre, un ingénieur d'Angleterre, à l'appui de sa prétention que les rampes d'impulsion ne devraient pas être employées sur le Transcontinental. Il est allé à l'association

des ingénieurs d'Amérique, mais le rapport de cette association, d'après ce qu'il en a cité, montre qu'il est dans le tort, et qu'il y avait un grand nombre de circonstances justifiant, dans les intérêts de la ligne, l'adoption des rampes d'impulsion.

M. GRAHAM: J'ai toujours admis qu'il y a des circonstances dans lesquelles les rampes d'impulsion sont pratiques. Je n'ai jamais prétendu autre chose, mais elles ne sont pas pratiques dans un pays froid.

M. MEIGHEN: Pas dans un pays froid?

M. GRAHAM: J'ai dit un pays où il y a de la neige et de la gelée.

M. MEIGHEN: L'opinion de l'honorable député est que les rampes d'impulsion sont très bien dans des circonstances parfaites, mais qu'elles ne font pas dans un pays où il y a de la gelée et de la neige.

M. GRAHAM: Pour des lignes nouvelles.

M. MEIGHEN: Voici l'opinion de l'un des ingénieurs cités par mon honorable ami—et je ne crains pas de dire que c'était plus en sa faveur que tout ce qu'il pouvait trouver dans le rapport:

La coutume des chemins de fer modernes a établi d'une façon substantielle le fait que les rampes d'impulsion ont leur raison d'être et sont souvent d'une grande valeur, mais il y a des objestions précises et bien connues à leur emploi sans discrétion.

Qui ne le savait pas?

Et il y a des doutes sérieux qu'on doive les adopter à la légère dans le cours ordinaire, où les conditions du sol le permettent, surtout dans les lignes nouvelles.

M. GRAHAM: Parfaitement.

M. MEIGHEN: MM. Gutelius et Staunton disent-ils une seule fois dans leur rapport que l'on devrait établir des rampes par élan au hasard, ou partout où l'on peut le faire? Ce qu'ils disent là-dessus est en tous points conforme à l'avis énoncé dans le rapport de l'association américaine dont mon honorable ami a cité des extraits. Or, l'avis de cette association est comme suit:

La pratique dans les chemins de fer modernes a établi assez bien le fait que les rampes d'impulsion trouvent leur emploi et sont souvent d'une grande valeur.

Mais on s'est mis à construire le Transcontinental en se fondant sur la présomption que la pratique démontre, de nos jours, que les montées par élan sont complètement dépourvues d'avantages.

L'honorable député a cru devoir invoquer le témoignage d'un ingénieur des états du Sud, d'un M. Berry, qui, à ce qu'il paraît, jouit d'une réputation internationale, mais dont je n'avais encore jamais entendu prononcer le nom; et cependant je sais un bien grand nombre d'ingénieurs américains qui se sont conquis du jour au lendemain un renom international. Je considérerai néanmoins le témoignage de M. Berry comme celui d'un ingénieur de haute réputation. Dans toutes les citations qu'il a faites, l'honorable député ne saurait indiquer une seule ligne où M. Berry déclare que l'on n'aurait pas dû établir de montées par élan sur la ligne du Transcontinental.

C'est à la demande de mon honorable ami que M. Berry a donné son avis sur la question. Je ne sais si M. Berry a jamais lu les dépositions. Je n'ai pas vu la lettre que l'honorable député lui a écrite. Il n'a pas dû lire les dépositions, car il n'y fait aucune allusion. Mais cet ingénieur de l'Amérique du Sud. . . .

M. GRAHAM: Pas de l'Amérique du Sud.

M. MEIGHEN: Des états du Sud—dit bien qu'il faut se garder des montées par élan en certains cas; il démontre de façon évidente que l'on doit toujours établir l'équilibre entre les avantages et les inconvénients possibles de ces rampes. A son avis, il vaut la peine d'établir des montées par élan là où on peut le faire sans trop de frais. Aussi reconnaît-il que les ingénieurs ne savent pas au juste si ces rampes sont préférables à d'autres, d'où l'honorable député (M. Graham) conclut que nous sommes prêts à faire tous les sacrifices pour dissiper le doute. A-t-on jamais entendu raisonner de la sorte?

M. Berry affirme—et l'ex-ministre des Chemins de fer le répète après lui—que l'on n'oserait jamais établir de montée par élan dans un pays froid où il y a de la neige et de la gelée. Voyons comment il s'y prend pour prouver son dire. M. Berry fait observer dans sa lettre que la montée par élan peut, en certains cas, entraver l'exploitation. Parlant de la montée dont il est question dans le rapport et qui n'y est mentionnée qu'à titre d'exemple, il dit que le train complet de wagons vides que l'on mettrait en marche au haut de cette montée ne pourrait pas se rendre de l'autre côté. C'est là sa première objection. Qui est-ce qui a jamais songé à établir une montée par élan en un endroit où la mise en marche des trains aurait lieu à la tête de la rampe? Si une rampe semblable se trouvait dans le seul endroit où le simple bon sens permet de l'établir, le train complet de wagons vides n'aurait-il pas une vitesse de 10 ou 20 milles au moment où il atteindrait le pied de la rampe, et ne

pourrait-il pas se rendre de l'autre côté aussi bien que n'importe quel autre train. Voilà comment se conçoit la rampe d'impulsion. Qui est-ce qui songerait à faire gravir une rampe à inclinaisons alternatives par un train qui ne pourrait pas prendre d'élan au bas de la montée?

Mais M. Berry entrevoit des inconvénients encore beaucoup plus graves dans un pays où le thermomètre descend à 20 degrés au-dessous de zéro. Au dire de M. Berry, si l'on abordait une rampe d'impulsion par une température aussi basse, quand les rails sont recouverts de 5 pouces de neige, la locomotive gravirait l'inclinaison, mais le train n'arriverait pas jusqu'au sommet. Voilà les deux seules éventualités que M. Berry a pu concevoir pour démontrer que l'on ne doit jamais établir une rampe à inclinaison alternative; et pour empêcher qu'un convoi de wagons vides ne se trouve en panne avant d'avoir franchi une telle rampe; c'est pour faire en sorte que lorsque le thermomètre indique 20 degrés au-dessous de zéro et que les rails sont recouverts d'une couche de neige de 5 pouces d'épaisseur, la locomotive ne soit pas capable de conduire un convoi complet de wagons chargés jusqu'au sommet de la rampe, ce qui serait un bien plus grand malheur que le Canada devrait se saigner de $6,200,000.

L'honorable député ne saurait m'indiquer dans la lettre une seule autre hypothèse que M. Berry ait imaginée pour contester la réelle utilité des rampes d'impulsion. Il y a un instant, je donnais lecture d'une citation que mon honorable ami avait extraite du rapport de l'American Railway Engineering and Maintenance of Way Association. Qu'on veuille bien me prêter l'oreille pendant que je referai cette lecture afin de bien mettre en lumière la manière de raisonner de l'ex-ministre des Chemins de fer. Voici l'extrait qu'il a cité:

> La pratique dans les chemins de fer modernes a établi assez bien le fait que les rampes d'impulsion trouvent leur emploi et sont souvent d'une grande valeur, mais il existe des objections bien connues et bien arrêtées à leur usage sans discernement, et l'on peut sérieusement mettre en doute leur adoption comme une chose toute naturelle ou partout où l'occasion se présente, surtout dans le tracé primitif.

Voyons maintenant quelle conclusion logique mon honorable ami tire de cela:

> Cette association prétend que même si les conditions sont parfaites, c'est une erreur de construire une rampe de vitesse..

M. GRAHAM: Poursuivez.

[M. Meighen.]

M. MEIGHEN:

..sur une nouvelle ligne.

M. GRAHAM: Très bien, cela fait beaucoup.

M. MEIGHEN: "Très bien", dit l'honorable député: mais la Maintenance of Way Association dit de son côté:

> Il existe des objections bien arrêtées et bien connues à leur usage sans discernement et l'on peut sérieusement mettre en doute leur adoption comme une chose toute naturelle ou partout où l'occasion se présente, surtout dans le tracé primitif.

M. GRAHAM: Bravo!

M. MEIGHEN: On peut donc se demander s'il y a lieu, quand il s'agit d'une nouvelle ligne, d'en établir indifféremment ou lorsque l'occasion s'en présente, quelles qu'en puissent être les conséquences. Voilà ce que dit la Maintenance of Way Association, et la conclusion qu'en tire l'ex-ministre des Chemins de fer, c'est que, à moins de conditions parfaites, c'est une erreur d'établir des rampes d'impulsion.

M. GRAHAM: Mon honorable ami oublie encore d'ajouter: "sur une nouvelle ligne".

M. MEIGHEN: Sur une nouvelle ligne?

M. GRAHAM: La différence est sensible.

M. MEIGHEN: Est-ce bien là, suivant mon honorable ami, ce que dit la Maintenance of Way Association? Elle prétend qu'il est assez douteux que l'on doive s'en servir indifféremment ou couramment sur une ligne nouvelle, ou partout où l'occasion s'en présente.

M. GRAHAM: Très bien! très bien!

M. MEIGHEN: Nul se saurait s'exprimer autrement au sujet des lignes nouvelles. Au dire de cette association, il faut user de circonspection à l'égard de l'établissement de rampes d'impulsion. Il ne faudrait pas en établir à une tête de section, par exemple, là où un train de wagons vides ne pourrait pas prendre d'élan avant de gravir la rampe. Voilà ce que j'appellerais s'en servir indistinctement, couramment et partout où l'occasion s'en présente, et c'est chose dont, à l'avis de la Maintenance of Way Association, il importe de se garder; mais de là à dire qu'on ne doit jamais en établir sur une ligne nouvelle, il y a loin. Construire ces rampes au hasard n'est pas la même chose que les établir avec discernement; il y a là une différence

que le représentant de Renfrew-sud ne reconnaît pas pour la raison que voici:

Car vous ne savez pas où le trafic sera le plus abondant et vous ne pouvez pas établir les rampes d'impulsion aux bons endroits.

De ce que nous ignorons quel sera le volume du trafic entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, par exemple, l'honorable député conclut-il que nous ne savons pas où le trafic abondera le plus le long de la ligne, que le trafic sera d'une abondance telle que nous devons nous garder à tout prix d'établir de telles rampes? Prévoit-il que le trafic sera trop volumineux pour que l'on se permette de construire des rampes d'impulsion? Le Pacifique-Canadien n'a pas eu de crainte semblable. Cette compagnie possède aujourd'hui une double voie entre Fort-William et Winnipeg; quand elle a reconstruit sa ligne, elle était bien au fait du trafic, et, tenant compte du volume du trafic à venir, elle n'a pas hésité, j'en ai la preuve sous les yeux, à faire construire quatre-vingt-cinq longues rampes d'impulsion entre Winnipeg et Fort-William, c'est-à-dire qu'elle en a établi une pour chaque tronçon d'environ 3 ou 4 milles de longueur.

Mais mon honorable ami prévoit que le trafic sera tellement volumineux entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, que l'on commettrait une erreur fatale en établissant la moindre rampe à inclinaison alternative. J'ai par devers moi une lettre qui me vient d'un ingénieur qui possède la confiance des membres de la gauche et qui a eu de l'emploi sur la ligne du Transcontinental—je ne sais si c'est le gouvernement libéral qui le lui avait donné; mais cela importe peu. Il suffit de savoir que c'est un ingénieur distingué qui, à ma propre demande, a fait l'examen des profils de la ligne du Pacifique-Canadien. Voici ce qu'il m'écrit:

D'après les renseignements qui m'ont été donnés, la rampe normale, c'est-à-dire la rampe maxima qui existe là où il n'y a ni rampe d'impulsion ni rampe à locomotive auxiliaire, est, entre ces endroits, de 0.4 p. 100 dans la direction de l'est aussi bien que de l'ouest. Ces renseignements s'accordent avec les profils.

Dans la direction de l'est, le degré d'inclinaison des rampes d'impulsion n'est pas aussi élevé que dans la direction de l'ouest, mais dans l'une et l'autre direction, le nombre de ces rampes est à peu près le même. J'en ai compté quatre-vingt-cinq en tout, en laissant de côté un assez grand nombre de rampes à plus faible inclinaison.

La moyenne de rampe vers l'est varie de 0.5 p. 100, 0.6 p. 100, 0.7 p. 100, 0.8 p. 100, à 0.9 pour 100 et dans un cas 1 pour cent. La rampe varie aussi, pour le trafic vers l'ouest, de 0.5 p. 100 à 1.2 p. 100, plusieurs cas de plus de 1 pour 100 étant signalés. J'ai remarqué que dans quelques cas ces rampes étaient employées de telle façon que j'aurais hésité à les adopter moi-même à cause de la forte moyenne de vitesse requise.

Si nous laissons de côté les 40 milles à l'ouest de Fort-William et les 60 milles à l'est de Winnipeg, la moyenne de ces rampes, pour le reste de la distance, est d'environ 1 pour 4 milles. Dans une section de 22 milles, toutefois, j'ai trouvé treize rampes d'impulsion avec emploi plus fréquent de la plus forte moyenne de rampe, trois cas se présentant de 0.8 p. 100 vers l'est et 1, 1.15 et 1.3 p. 100 vers l'ouest.

C'est là le jugement de la compagnie du Pacifique-Canadien; elle a récemment amélioré sa voie et a cru qu'il était dans son intérêt et conforme au but pour lequel le chemin de fer avait été construit d'employer ces rampes d'impulsion, afin d'éviter les fortes dépenses qu'il lui aurait fallu faire autrement. L'honorable député (M. Graham) dit: Si vous consultez les feuilles d'horaire de la compagnie, vous trouvez que là où il y a des rampes d'impulsion d'une moyenne directrice de 0.4 p. 100 elle ne charge pas les trains à leur pleine capacité. Je crois savoir que les feuilles d'horaire n'en disent rien du tout.

M. GRAHAM: Je n'ai pas dit feuilles d'horaire, j'ai dit feuilles de pesée. Peut-être n'est-ce pas là le terme exact, mais ce bulletin dont je parle indique le chargement des trains.

M. MEIGHEN: J'ai pris la peine de consulter une personne qui a été attachée pendant de longues années au Pacifique-Canadien, et elle me dit que ce qu'affirme l'honorable député n'est pas du tout exact, et qu'on ne fait généralement aucune différence dans le chargement des trains pour les endroits où il y a des rampes d'impulsion et pour les endroits où il n'y en a pas. L'honorable député dit que les ingénieurs sont nos experts, et que si nous nous soumettons à leur conseil, c'est tout ce qu'on peut attendre de nous. Mais se sont-ils fiés à leurs ingénieurs au sujet des rampes d'impulsion? A-t-il pris conseil de l'ingénieur en chef ou suivi son opinion personnelle, à l'instigation peut-être du président du Grand-Tronc-Pacifique, dont la compagnie n'avait pas à en payer le coût? A-t-il pris le conseil de M. Gordon Grant sur ce point? M. Grant, dans une lettre du 3 décembre 1913, au ministre des Chemins de fer, qu'on a lue à cette Chambre il y a un an environ, disait—je ne lirai que la partie qui touche aux rampes d'impulsion:

Pour tant que cela intéresse le Transcontinental.

C'est-à-dire la question des rampes virtuelles ou d'impulsion—et les rampes vir-

tuelles, d'impulsion ou de vitesse sont exactement les mêmes.

J'ai toujours été et suis encore d'avis que les rampes virtuelles auraient toujours dû être employées là où c'était pratique et économique de le faire, et qu'une très forte somme d'argent aurait été économisée par leur usage, car le type de rampe adopté et la topographie générale du pays à traverser par cette ligne, produisent une combinaison en faveur de la rampe virtuelle que l'ingénieur rencontrera rarement ailleurs.

Voici l'ingénieur en chef de sa propre commission qui assure au Gouvernement que si jamais les circonstances ont favorisé l'emploi de rampes d'impulsion, le Transcontinental les offrait. C'était là un endroit parfait où placer des rampes d'impulsion. Il dit encore:

J'ajouterai que, pour autant que je sois intéressé dans cette question, j'ai employé dans mes tracés, pendant mes services comme ingénieur de tracé, des rampes virtuelles partout où j'ai cru qu'il était pratique, économique et raisonnable de le faire.

Je vous laisse à juger de ma surprise quand l'ordre est venu d'Ottawa qu'on ne permettrait pas ces rampes et que les profils devraient être changés. On l'a fait, en conséquence, sans toutefois améliorer la ligne d'une façon quelconque.

Voici l'ingénieur en chef choisi par l'honorable député lui-même, un homme en qui mon honorable ami a encore confiance, en l'intégrité et en l'aptitude duquel il est obligé d'avoir confiance à l'heure actuelle —cet ingénieur, à rebours de son meilleur jugement et sur ordres formels venus d'Ottawa, construit ce réseau sur l'échelle d'une voie sans rampes d'impulsion, qui coûtera un prix énorme, et sans rien économiser dans les dépenses d'exploitation; et il nous laisse, avec le public, au soin de juger de sa surprise quand les ordres sont venus d'Ottawa.

Si l'on avait adopté ces rampes là où les conditions les rendaient possibles, le bas des rampes aurait pu être comblé par la compagnie d'exploitation pour la moitié du prix qu'auraient demandé les entrepreneurs.

Mais l'honorable député préfère ne pas économiser la moitié du prix. La vanité qui semble l'avoir dominé pendant son passage au département des Chemins de fer semble l'avoir amené à dépenser de l'argent aussi rapidement qu'il le pouvait, croyant qu'il devait un monument à sir Wilfrid Laurier. Et il semble avoir agi avec l'idée que chaque chiffre ajouté au prix et chaque million empilé sur cette pyramide de folie ajouterait à la mesure de sa grandeur tout en ajoutant à l'ampleur de sa culpabilité. Il occupe son fauteuil en face de moi et il proclame qu'il avait raison en contrecarrant son ingénieur en chef.

M. GRAHAM: Quand M. Grant a fait son rapport sur les rampes d'impulsion, il n'était pas ingénieur en chef.

M. MEIGHEN: Plus tard, quand il était ingénieur en chef, l'honorable membre a-t-il suivi son avis sur les rampes d'impulsion?

M. GRAHAM: Je ne crois pas que mon honorable ami puisse prouver que M. Grant ait émis, sauf dans une ou deux circonstances, un avis favorable aux rampes d'impulsion.

M. MEIGHEN: Il dit qu'il recevait ses ordres d'Ottawa. Mais l'honorable membre a-t-il suivi les avis de M. Grant quand il fut devenu ingénieur en chef? Dans deux circonstances très importantes, l'honorable député a suivi sa propre opinion au lieu de celle de son ingénieur en chef.

Il existe dans les archives la preuve que plusieurs fois antécédamment l'ingénieur a dû se courber à des instructions venant de plus haut, et la commission du chemin de fer Transcontinental et le ministre des Chemins de fer et des Canaux ne lui ont pas permis d'user de son propre jugement. Comme suite de ce système qui l'empêchait de remplir son devoir, à la suite de ces ordres émanés d'Ottawa, il a donné sa démission d'ingénieur en chef et s'est retiré du service.

M. GRAHAM: M. Grant n'a pas fait cela.

M. MEIGHEN: M. Grant recevait ses ordres d'Ottawa; il les recevait et les suivait à l'encontre de son jugement et c'est parce qu'on l'y a forcé qu'il a participé à soustraire à la caisse de ce pays une somme de $6,200,000 dont la politique de l'honorable membre est responsable.

Non, l'honorable député de Renfrew-sud dit qu'il craint les neiges et les gelées de ce pays et pour cette raison il refuse d'autoriser les rampes d'impulsion. A-t-il jamais consulté l'ingénieur en chef sur ces neiges et ces gelées? A-t-il jamais demandé à son expert des Etats du Sud.

M. GRAHAM : Non, de Chicago; soyez exact.

M. MEIGHEN : D'Omaha.

M. GRAHAM : Non.

M. MEIGHEN : Je crois que j'ai raison de mentionner Omaha parce qu'il y a réduit

les rampes du Union-Pacific. On me dit qu'il n'a pas seulement réduit les rampes du Union-Pacific, mais qu'il les a réduites de 2½ p. 100 à 1 p. 100. C'est ce qu'a été la réduction des rampes sur le Union-Pacific et quand vous avez une réduction des rampes a 1 p. 100 vous n'avez pas autant besoin de rampes d'impulsion que si vos rampes sont de 0.4 ou 0.3 p. 100. C'est alors que la rampe d'impulsion est nécessaire dans l'intérêt du bon sens et de l'économie, parce que vous n'avez pas autant de latitude dans le tracé et la construction de votre ligne qu'avec des rampes de 1 p. 100.

Des rampes d'impulsion sont employées non pas quand les montées sont fortes mais pas quand elles sont faibles. Si les rampes sont fortes, vous réalisez des économies sans recourir à la rampe d'impulsion, mais si la pente est faible, vous ne le pouvez pas.

M. GRAHAM : Alors pourquoi l'honorable ministre dit-il que les rampes d'impulsion sont employées sur le Pacifique-Canadien alors que le Pacifique-Canadien a une rampe de 0.4 p. 100 ?

M. MEIGHEN: Parce que les ingénieurs du Pacifique-Canadien ont réduit les rampes.

M. GRAHAM: En établissant des rampes d'impulsion ?

M. MEIGHEN : C'est quand vous avez une pente de 0.4 p. 100 que vous avez besoin de rampe d'impulsion. Quand le Pacifique-Canadien a fait la réduction de son inclinaison à 0.4 p. 100, la rampe d'impulsion a été adoptée par considération économique et dans l'intérêt de la ligne. Mais quand la commission du chemin de fer Transcontinental a adopté une inclinaison de 0.4 p. 100, elle a envoyé aux quatre vents les questions d'économie et de bon sens. Voilà la différence qui existe entre le Pacifique-Canadien et le Transcontinental.

Revenons à cet ingénieur d'Omaha qui a réduit les rampes du Union-Pacific de 2½ p. 100 à 1 p. 100. C'est un ingénieur du sud des Etats-Unis qui écrit au bon peuple canadien pour lui dire que les roches laurentiennes et granitiques de la partie nord du pays, qui ont subi les assauts des éléments depuis des milliers de siècles, se désagrègeront si elles sont exposées à la pluie et à la glace. Voilà l'opinion qu'il exprime pour le granit du nord du Canada. Cette énigme a tellement effrayé l'honorable député de Renfrew-sud qu'il dit que les rampes d'impulsion, sous l'effet des neiges, de la glace et de la gelée, vont nuire tellement a l'exploitation de la ligne et au passage des trains que leur adoption est impossible.

Je désire appeler l'attention de l'honorable député de Renfrew-sud sur l'opinion qu'a exprimée son propre ingénieur en chef en qui il avait et a encore pleine confiance, mais qu'il n'a pas apparemment consulté sur cette question de la neige et de la gelée lorsqu'il pouvait le faire et devait accepter son conseil. Je vais lire ce que l'ingénieur en chef du Transcontinental dit à ce sujet. Je crois que ce n'est pas trop demander à mon honorable ami de Renfrew-sud que d'admettre que le peuple devra plutôt accepter l'opinion de l'ingénieur en chef, auquel il a confié l'exécution de ces travaux, opinion réaffirmée et appuyée par celle de l'ingénieur principal du Pacifique-Canadien, et en faveur de laquelle se rangent tous ceux qui ont quelque chose à faire dans l'administration de ce grand et prospère chemin de fer, que l'opinion d'un ingénieur d'Omaha sur la question de la neige et de la gelée. Voici ce que m'écrit M. Grant à la date du 25 mars.

M. PUGSLEY: De cette année?

M. MEIGHEN: Oui, de cette année. M. Grant dit:

> Pour répondre à la demande verbale que vous m'avez faite d'exprimer mon opinion au sujet de la prétention d'un ingénieur des états du Sud, qui dit que les montées par élan offrent des objections dans un climat froid parce que les wagons vides sont exposés à rester en panne, et qu'elles sont aussi dangereuses lorsqu'une locomotive se brise;
>
> Je puis dire que la marche d'un train sur les montées par élan est soumise à l'influence du climat, à la longueur du convoi et à l'impuissance d'une locomotive brisée à traîner sa charge, la même chose que sur toute autre montée, ni plus ni moins; en d'autres mots, la prétention de votre ami du Sud ne tient pas debout.

M. GRAHAM: M. Grant dit-il: la prétention de votre ami du Sud ne vaut rien?

M. MEIGHEN: La seule erreur est apparemment qu'il croit que c'est mon ami au lieu de l'ami de l'honorable député. Voici maintenant l'opinion de l'honorable député de Renfrew-sud sur M. Gordon Grant:

> Y a-t-il un membre de cette Chambre qui dira que Gordon Grant est malhonnête ou incapable? Personne n'oserait dire celà de lui, parce que le Gouvernement actuel le garde à son emploi et que c'est un homme capable, compétent et honnête.

M. MEIGHEN: J'ai montré ce qui a été fait au sujet des montées par élan. Je crois que l'on admettra que l'on a agi sans discrétion aucune lorsqu'on a décidé qu'en aucun cas on ne permettrait d'établir des montées par élan sur le Transcontinental, sans auparavant connaître les conditions et la topographie du terrain. Le verdict de M. Gutelius et de M. Lynch-Staunton est appuyé par toutes les dépositions qui sont devant la Chambre. Leur verdict n'est contesté en aucune façon par les témoignages que l'honorable député de Renfrew-sud a été quérir à grande peine dans l'Amérique du Nord et en Europe. Ce verdict reste aujourd'hui entier et inattaquable, et la responsabilité des dommages qui en sont résultés repose sur l'ancien gouvernement et particulièrement sur l'honorable député de Renfrew-sud.

Il y a autre chose. L'honorable député prétend qu'il n'y a absolument rien d'irrigulier dans les soumissions. Je vais examiner une ou deux soumissions afin de voir si la prétention de l'honorable député de Renfrew-sud est justifié par les faits. Je commencerai par les contrats nos 16 et 17.

Je choisis ces deux contrats, parce que l'honorable député de Carleton (M. Carvell) a essayé, hier soir, dans un langage vigoureux dont il a l'habitude, de faire porter au Gouvernement actuel la responsabilité de la perte que le pays a subie dans l'adjudication des travaux qui ont fait l'objet des contrats nos 16 et 17. Personne ne conteste que ces deux entreprises qui comprennent environ 204 milles de chemin au nord du lac Supérieur ont été accordées à la demande du Grand-Tronc-Pacifique, le 29 octobre 1908, à MM. M. P. et J. T. Davis. C'était une entreprise considérable dont le prix allait dans les millions, et à l'époque où elle fut accordée les conditions étaient telles que ceux qu'ils l'obtiendraient rencontreraient de très grandes difficultés pour atteindre le théâtre des travaux et y transporter leurs ouvriers et provisions. On devait donc s'attendre que les soumissions que l'on recevrait, en réponse aux avis publiés dans les journaux, seraient beaucoup plus élevées qu'à l'ordinaire. Elles le furent. Les avis obligeaient les entrepreneurs à commencer les travaux immédiatement et à les terminer le 31 décembre 1910. Si je me trompe au sujet de la date, j'espère que mon honorable ami me corrigera.

M. GRAHAM: La date n'est pas très importante.

[M. Meighen.]

M. MEIGHEN: La date est d'une grande importance parce que, malheureusement, elle montre qu'une allégation très sérieuse faite par l'honorable député de Renfrew-sud est inexacte. Les entreprises nos 16 et 17 ont été accordées séparément à MM. M. P. et J. T. Davis. Cette société a signé le contrat n° 16 et le contrat n° 17. Les prix étaient élevés, extraordinairement élevés. Je ne sais pas combien ces prix étaient plus élevés en moyenne que ceux d'autres soumissions reçues qui étaient déjà assez élevés, mais pour certains travaux ils étaient de 10 à 50 p. 100, et même 100 p. 100 plus élevés. Pour quelques-uns ils étaient de 100 p. 100 plus élevés que ceux d'autres soumissions pour le même genre de travaux. Certains prix n'étaient qu'un peu plus élevés.

M. GRAHAM: Sur toute la longueur de la ligne ?

M. MEIGHEN: Oui, sur toute la longueur de la ligne. Pour le roc solide le prix était de 20 p. 100 plus élevé que la moyenne, pour la roche détachée 40 p. 100, pour les déblais ordinaires 10 p. 100, et pour d'autres travaux le prix était de 100 p. 100 plus élevé.

M. GRAHAM: Pour quels travaux le prix était-il de 100 p. 100 plus élevé?

M. MEIGHEN: Je vais trouver le renseignement et je le donnerai à mon honorable ami. Il est dans le rapport de M. Gutelius.

M. GRAHAM: Ce n'est pas nécessaire; continuez.

M. MEIGHEN: La raison de ces prix élevés était sans doute l'inaccessibilité de la localité, et la difficulté que l'on aurait à y transporter les ouvriers et les provisions. Mais, forcée par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ou du moins se rendant à sa demande, la commission crut qu'elle devait demander des soumissions pour ces travaux, et qu'elle devait aussi obliger les soumissionnaires à les commencer immédiatement et à achever les deux entreprises avant le 31 décembre 1910.

C'est ce que la commission a cru bon de faire dans l'intérêt public, et elle a pensé aussi qu'il valait mieux dans ce même intérêt, afin d'assurer l'achèvement de la voie, payer ces prix élevés. Qu'est-il advenu? Les entrepreneurs n'ont rien fait en 1908; ils n'ont rien fait jusqu'au mois de septembre 1909, à l'exception d'envoyer une mission du poste de la baie de Jackfish

sur l'emplacement des travaux pour voir de quelle façon ils pourraient y transporter leurs ouvriers et leurs provisions. La mission s'est rendue là en hiver et en est revenue au printemps. Les entrepreneurs sont restés inactifs depuis le printemps jusqu'à l'automne, et n'ont absolument rien fait. Au mois de septembre de cette même année, comme le temps approchait rapidement où les rails allaient être posés presque tout près des extrémités est et ouest de ces deux sections, MM. Davis les cédèrent à MM. O'Brien, Fowler et McDougall par un acte dans lequel il se réservait 10 p. 100 de profit sur le prix. Ils devaient recevoir 10 p. 100 de la somme totale qui serait payée à MM. O'Brien, Fowler et McDougall Frères, une fois les travaux terminés. Aucuns travaux cependant ne furent exécutés, je crois, avant le mois de décembre, et seulement sur la section du contrat n° 16. MM. O'Brien et compagnie ne firent qu'environ 12½ p. 100 des travaux sur la section qui aurait dû être achevée en entier alors. Quant à la section du contrat n° 17, pas un sou n'y fut dépensé, pas une pelletée de terre ne fut levée, rien ne fut fait que trois mois après la date à laquelle cette section, en vertu du marché, devrait être finie.

L'honorable député de Renfrew-sud nous a dit dans cette Chambre, avant-hier, qu'aussitôt après qu'ils eurent accepté ces entreprises et avant l'expiration des délais, MM. O'Brien, Fowler et McDougall Frères, s'établirent sur l'emplacement de la section du contrat n° 16; mais ils ne furent sur l'emplacement de la section du contrat n° 17, et ne commencèrent les travaux que trois mois après la date que ceux-ci auraient dû être terminés.

L'honorable député de Renfrew-sud a dit encore: Il est vrai que nous avons approuvé la cession des entreprises de MM. Davis à MM. O'Brien, Fowler et McDougall Frères; il est vrai que la commission du Transcontinental a donné cette approbation dans le mois de septembre, bien qu'elle sût qu'à cette époque MM. O'Brien, Fowler et McDougall étaient en défaut, qu'ils n'avaient pas commencé immédiatement les travaux, qu'ils n'avaient pas pris les mesures qu'ils auraient dû prendre pour poursuivre les travaux afin d'exécuter leur contrat, bien qu'elle sût que le seul travail que cette maison avait fait était d'envoyer une mission d'explorateurs sur les lieux; que cette mission avait cherché sans succès un chemin dans le printemps de 1909, et que cette compagnie n'avait rien fait entre le printemps et l'automne lorsque le contrat devait lui être transporté.

M. GRAHAM: Mon honorable ami dit: MM. O'Brien, Fowler et McDougall Frères; il veut dire sans doute MM. Davis.

M. MEIGHEN: MM. O'Brien, Fowler et McDougall Frères ne se sont pas montrés du tout avant le 20 septembre 1909. Ce que je voulais signaler, c'est que l'honorable député a dit à la Chambre que le seul temps où la commission aurait eu raison d'annuler le marché de ces messieurs, c'était celui où l'entreprise aurait dû être terminée et où il a dit qu'ils étaient à l'œuvre et travaillaient réellement à la construction. C'était, de sa part, une erreur comparable à ce qu'il a appelé une bévue colossale de la part du ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux (M. Reid) qui a osé inclure dans son évaluation du coût du Transcontinental l'intérêt de sept ans au lieu d'appeler cela une subvention.

M. GRAHAM: Il a dit que c'était pour loyer.

M. MEIGHEN: Qu'on me laisse poursuivre mon raisonnement. Mon honorable ami a dit à la Chambre que les entrepreneurs c'étaient rendus sur les lieux et avaient travaillé à l'exécution de l'entreprise. C'est vrai au sujet de l'entreprise n° 16; mais quant à l'entreprise n° 17, ils ne se sont mis à l'œuvre que trois mois après que les travaux auraient dû être achevés. Malgré tout, l'honorable député a soutenu que la commission du Transcontinental n'aurait pu légalement annuler ce marché.

M. GRAHAM: Mon honorable ami voudrait-il me laisser expliquer ce que j'ai dit? Nous sommes parfaitement d'accord. Seulement, en discutant les contrats nos 16 et 17, j'ai dit que je les considérerais comme étant un seul et même contrat, parce qu'ils s'appliquaient à une étendue de voie continue et avaient été consentis à une seule et même compagnie d'entrepreneurs.

M. MEIGHEN: Et l'honorable député en a conclu que les entrepreneurs s'étant rendus sur les lieux à l'époque où les travaux auraient dû être achevés, l'annulation du contrat était chose impossible. Conclusion erronée, car elle ne s'appliquait pas du tout au contrat n° 17. Mon honorable ami a dit qu'il n'aurait pas été légal d'annuler le contrat plus tôt et que la commission devait, en droit, respecter les deux contrats. N'oublions pas qu'avant de recevoir avis de

la cession de ces entreprises à MM. O'Brien, Fowler et McDougall Frères, le premier ministre du Canada et le président de la commission du Transcontiental avaient été prévenus que ces hommes ne s'étant pas transportés sur les lieux et n'ayant rien fait, et que la date fixée pour le parachèvement de la ligne d'une extrémité à l'autre était alors prochaine, les circonstances qui avaient motivé l'augmentation des prix n'existaient plus et la commission devait, par suite, profiter de l'occasion pour obtenir des soumissions correspondant au nouvel état de choses. Ils ne bougèrent pas. L'honorable député a dit que d'après l'opinion d'un certain avocat, le Gouvernement ne pouvait annuler ces marchés. Je lui ai demandé le nom de cet avocat et il a refusé de me le donner sous prétexte que, par sensibilité, ce monsieur préférait garder l'incognito.

M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Pourquoi l'honorable député persiste-il à mal rapporter mes paroles? J'ai dit qu'on ne pouvait annuler ces marchés sans s'exposer à une poursuite.

M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il seulement dire que parce que O'Brien, Fowler et McDougall Frères auraient pu intenter une poursuite injustifiable, il n'eût pas été sage...

M. GRAHAM: Je n'ai pas dit un traître mot de O'Brien.

M. MEIGHEN: Alors, c'est de Davis. "What's in a name"? Si la commission ne leur reconnaissait aucun droit d'action, le marché pouvait être annulé. L'avocat de l'honorable député a-t-il prétendu qu'ils avaient un droit d'action?

M. GRAHAM: L'honorable député me pose-t-il une question?

M. MEIGHEN: Oui.

M. GRAHAM: L'honorable député parle de droit d'action reconnu par la commission? Mais j'ai lu la lettre du président, un avocat de renom. Il dit, dans cette lettre, qu'il pensait qu'ils avaient un droit d'action.

M. MEIGHEN: Ce n'est pas la question. Je désirais savoir ce qu'a vraiment dit cet avocat qui n'a pas voulu donner son nom. A-t-il prétendu qu'ils auraient eu un bon droit d'action et qu'ils auraient réussi?

M. GRAHAM: Je ne voudrais pas l'affirmer.

[M. Meighen.]

M. MEIGHEN: Alors, ce qu'il a prétendu, c'est qu'ils auraient pu intenter une action, qu'ils eussent raison ou non de le faire.

M. GRAHAM: N'importe qui aurait pu en faire autant.

M. MEIGHEN: Si la commission craignait...

M. GRAHAM: Elle ne craignait pas, et elle l'a dit.

M. MEIGHEN: Non. Mais l'avocat de l'honorable député paraît avoir craint. Je sais que le président a avoué, dans une lettre, qu'ils ne pouvaient pas annuler le contrat. Maintenant, je demanderai à l'ancien ministre des Chemins de fer si ce contrat ne pouvant être annulé par les commissaires, il pourrait imaginer des cas où n'importe quel marché aurait pu l'être. Va-t-il accuser sa commission d'avoir fait un marché qu'elle ne pouvait annuler si les entrepreneurs manquaient à leur devoir? Comment! Ni ces entrepreneurs ni leurs cessionnaires ne bougent que trois mois après la date où l'entreprise aurait dû être achevée, et bien qu'ils n'aient absolument rien fait le contrat ne peut être annulé? C'est pourtant ce que l'honorable député voudrait nous faire croire. Mais, si la commission a fait un tel contrat, elle est encore beaucoup plus coupable que si elle avait seulement manqué de l'annuler. La commission avait fait, avec ces messieurs un contrat où il était dit:

Article 8. Les dits travaux commenceront dès la signature de ce contrat et se poursuivront de façon continue et avec diligence, et sous la surveillance personnelle de l'entrepreneur, jusqu'à parachèvement.

En a-t-il été ainsi? Pas du tout. Donc cet article a été violé. Puis on lit cet autre article:

Article 20. Si l'entrepreneur manque de poursuivre les travaux avec diligence et à la satisfaction de l'ingénieur durant plus de six jours après avoir reçu avis de l'ingénieur d'avoir à se conformer au contrat, ou si le dit entrepreneur devient insolvable...la commission pourra lui enlever son entreprise.

Puis le contrat parle des obligations de l'entrepreneur. La commission pourra non seulement lui retrancher tous ses profits en cas de retard, mais encore le tenir responsable en cas de perte. Voilà ce qui en est. Personne ne dira que M. P. et J. T. Davis n'ont pas violé l'article 8. Or, l'ayant violé, ils tombent par le fait sous le coup de l'article 20. Par conséquent, jamais la commission ne pouvait avoir de meilleurs motifs d'annuler un marché et de demander de

nouvelles soumissions. Je n'ai rien à dire contre l'avocat de mon honorable ami qui a prétendu qu'on s'exposait à une poursuite. Il a été assez sage pour ne pas prétendre que pareille poursuite serait maintenue, et par conséquent, je ne vois pas pourquoi il refuserait de se faire connaître. Les marchés auraient donc pu être annulés, et dans ce cas le Gouvernement aurait épargné au moins 10 pour 100, car les prix dépassaient de plus de 10 pour 100 la moyenne des prix payés pour la construction du reste de la ligne. Cette perte est de $740,000, et c'est la commission qui en est responsable. Mais, dit l'honorable député, nous n'avons jamais consenti à l'allocation de ces 10 pour 100.

Il est vrai, dit-il, que dans l'acte de transfert entre Davis et O'Brien, Fowler et McDougall Frères, on a prévu la réserve de 10 pour 100; mais nous n'en savions rien quand nous avons consenti à l'adjudication, ni quand je l'ai ratifié comme ministre des Chemins de fer. L'honorable député se trompe. S'il ne se trompe, mieux vaudrait qu'il se trompât, car la cession d'entreprise à laquelle ils ont consenti comportait un transfert entre Davis et O'Brien, Fowler et McDougall Frères, qui faisait partie de la cession d'entreprise, et par conséquent, le consentement et la ratification s'appliquait aux deux. Mais, s'écrie l'honorable député, cet acte de transfert n'est pas au dossier, nous ne l'avons jamais ratifié, il s'est trouvé incorporé dans l'acte de cession, mais nous en ignorions le contenu. Va-t-il soutenir que la commission à consenti à des cessions d'entreprises dont elle ne connaissait pas l'objet? Ne pense-t-il pas qu'ils auraient dû avoir cet acte de cession dans leurs liasses et que s'ils ne l'ont pas eu, ils sont plus coupables et plus responsables que s'ils y avaient consenti après l'avoir eu? Cependant, l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) proclame que le Gouvernement qui est responsable, ce n'est pas l'ancien Gouvernement, mais celui-ci. A l'entendre le Gouvernement actuel aurait dû retenir $5,000 par mois, parce qu'il existe une disposition permettant à la commission de retenir $5,000 à titre de dommages pour négligence ou retard dans l'achèvement des travaux prévus par le contrat. Et c'est presque avec une voix de tonnerre qu'il a défié, paraît-il, le Gouvernement actuel de se prévaloir de cette disposition, parce qu'il a insinué, me dit-on, que nous sommes, en quelque sorte, liés à Davis.

Je me demande si l'honorable député se rendait compte de la gravité de sa déclaration. Il affirme que le devoir incombe au ministère actuel d'insister sur le versement des $5,000 par mois stipulés dans le marché. Je sais qu'il était loisible à la commission dans le cas actuel, comme en tout autre, d'exiger ou de ne pas exiger ce versement de $5,000 par mois pour inexécution des travaux. Mais je tiens à dire à l'honorable député, bien qu'il soit absent, et je dirai à l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Graham), qui ne l'a pas repris, que la commission nommée par lui, la commission qui a fonctionnée sous l'ancien ministère a pris ce parti et décide de libérer M. P. et J. T. Davis de cet engagement. Je vais donner lecture à l'honorable député du procès-verbal de la séance de cette commission où il fut décidé qu'on n'insisterait pas sur ce versement de $5,000 par mois, l'effet étant de les libérer d'autant; et elle le fit à la prière du président de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, laquelle compagnie s'était elle-même chargée d'une entreprise et se trouvait dans le cas de perdre si cette amende était exigée.

En vue de s'assurer s'il était ou non du devoir du Gouvernement d'exiger ce versement de $5,000 par mois, à qui s'est-on adressé? A M. Hays, président du Grand-Tronc-Pacifique, compagnie qui s'était chargée de la construction de 353 milles de la ligne et elle-même était en défaut et sujette à payer cette amende de $5,000. C'est à lui qu'ils demandèrent conseil. J'ai ici le texte de la résolution adoptée par la commission du chemin de fer Transcontinental. Elle est ainsi conçue:

Extrait du procès-verbal d'une séance de la commission du chemin de fer Transcontinental tenue à Ottawa, le 26 mai 1911.

Présidence de l'honorable S. N. Parent.

Lecture est donnée d'une lettre du président en date du 19 avril dernier, à M. Ch. Hays, président de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de la réponse de M. Hays en date du 23 du courant énonçant ses vues quant à l'opportunité d'exiger le versement de l'amende stipulée dans les divers marchés pour la construction du chemin de fer, exprimant son opinion que pareille mesure ne donnerait aucun bon résultat, et que si la commission se conformait à cette manière de voir elle aurait l'approbation entière de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

La commission, considérant tous les faits énoncés dans les rapports de l'ingénieur en chef, des dvers ingénieurs dirigeants et dans la lettre du président Hays de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, décide qu'il n'y a pas lieu d'exiger le versement de l'amende par rapport

aux diverses entreprises de construction, si ce n'est et seulement dans les cas où l'ingénieur en chef pourra établir négligence indéniable de la part des entrepreneurs au préjudice de l'intérêt public; et que le texte de la correspondance et de la présente résolution soit transmis à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et à l'auditeur général.

Aux termes de cette résoluttion, il appartenait à l'ingénieur en chef de la commission d'établir que le pays avait effectivement souffert du retard. Comment pouvait-il l'établir, alors que le reste de la ligne n'était pas encore construit? Conséquemment, en vertu de cette résolution, on se trouva absolument forclos du droit de percevoir les $5,000 par mois de M. P. et J. T. Davis.

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

Reprise de la séance.

M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, en conclusion à tout ce que j'ai dit au sujet des entreprises, je rappellerai la discussion qui s'est poursuivie jusqu'ici sur la question du morcellement des entreprises. On se rappelle que cette commission constate que la somme de $8,800,000, aussi approximativement qu'il est possible de le calculer, a été perdue pour le pays, par suite d'avis mal conçus, de restrictions mal inspirées en matière d'adjudication d'entreprises. Les honorables députés qui ont pris la parole en ont conclu que la commission nommée par nous condamnait d'une manière absolue la pratique de diviser les entreprises principales entre des sous-traitants comme étant contraire à l'intérêt public. Les commissaires furent censurés dans les termes les plus vifs pour avoir trouvé à redire à la pratique de faire des sous-traités, et on reproche au ministère actuel de manquer de confiance dans cette commission et ne pas se conformer à ses conclusions, puisqu'il a approuvé cette pratique dans le cas de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et du creusement du canal de Welland. Or, je ne vois nulle part dans le rapport de la commission que le système de sous-traiter une affaire soit condamnée en elle-même. Personne ne s'oppose à la pratique des sous-traités convenablement poursuivie, et une fois l'intérêt public bien sauvegardé. Mais est-ce bien ce qui est arrivé dans le cas du chemin de fer Transcontinental? Ce n'est pas ici céder une entreprise, c'est l'aliénation pure et simple d'entreprises; on s'assure d'abord certains avantages dans des conditions qui excluent toute concurrence, puis on cède cet avantage, moyennant un énorme bénéfice, à quelqu'un qui se charge d'exécuter les travaux dont le premier entrepreneur s'était chargé. Par exemple, la vente de l'entreprise Davis ne tombe pas dans la catégorie des sous-traités. O'Brien, Fowler et McDougall peuvent avoir sous-concédé par la suite. Cela se fait fréquemment. Les entrepreneurs ont commencé par vendre, puis celui qui a acheté d'eux a sous-concédé, et peut-être que deux ou trois ont obtenu de lui des entreprises. Ceux-là à leur tour peuvent sous-concéder à d'autres, et ainsi de suite. Tout cela a eu lieu sous le régime établi par l'ancienne commission du Transcontinental. Voici une des conditions qui a été l'objet de vives critiques. La commission a fait appel de soumissions et exigé qu'un certain dépôt accompagnât la soumission. Mais elle inséra dans l'avis cette condition que non seulement ce dépôt serait-il exigé, mais qu'elle se réservait, en outre, le droit d'exiger un cautionnement ultérieur quelconque, dans un certain délai.

Et si ce dépôt n'était pas fait, non seulement le soumissionnaire serait-il exposé à perdre son entreprise, bien qu'il fût le soumissionnaire pour la somme la plus basse, mais il se verrait aussi dans le cas de perdre son dépôt en argent. En d'autres termes, il se mettait à la merci de la commission, car la commission pourrait lui imposer certaines conditions qu'il serait hors d'état de remplir. Certes, aucun honorable député de la gauche ne niera que ce fût là une restriction ayant pour objet d'exclure toute concurrence. Je serais fort en peine d'y trouver un autre objet, ou de dire ce que la commission pouvait bien avoir à l'esprit, si ce n'était d'exclure toute compétition en se réservant le droit de ruiner pour bien dire le soumissionnaire s'il ne se conformait à certaines exigences que d'avance il ne pouvait connaître. La clause à laquelle je fais allusion est ainsi conçue:

Et je conviens par le présent que, dans le cas d'inexécution ou de refus d'exécuter ledit marché passé avec les commissaires, et aussi de fournir dans les dix jours suivant l'acceptation de la présente soumission, la garantie suffisante requise...

Sans savoir ce que ce serait.

...pour un montant ne devant pas excéder un tiers de la valeur estimative totale de l'entreprise, comme garantie de la fidèle exécution d'icelle, ledit chèque sera confisqué au profit de ladite commission comme dommages liquides

en raison de cette inexécution, et tous les droits conférés en vertu de l'acceptation de cette soumission seront aussi confisqués.

Les chèques demandés étaient pour des sommes variant de $75,000 à $400,000, et les garanties exigées subséquemment furent pour des montants variant de zéro à un million à peu près, dans le cas de l'entreprise McArthur. Mais ce qu'il y a lieu surtout de remarquer, c'est que l'entrepreneur ne pouvait se faire aucune idée de ce qu'on exigerait de lui, si ce n'est qu'on ne pouvait dépasser un tiers du prix de l'entreprise. Si cette manière de procéder était justifiée dans ce cas, ne le serait-elle pas dans tout marché passé avec le Gouvernement? Pourquoi faire une exception dans le cas de la commission du Transcontinental et de ses entreprises? Le ministre des Finances d'alors prévit que l'effet des règles posées par la commission du Transcontinental, dans cette clause restrictive, serait inévitablement de décourager ceux qui se proposaient de soumissionner, au point de resteindre sensiblement le nombre des soumissionnaires, et conséquemment de relever très sensiblement le coût des travaux. Il écrivit une lettre de protestation, demandant que la commission modifiât son attitude et se contentât des conditions observées à l'égard des autres entreprises du Gouvernement. Mais on ne tint aucun compte de sa remontrance, et le Gouvernement du jour ne prit aucune mesure pour que des conditions justes et raisonnables fussent seules imposées de manière à réduire ainsi du moins le prix de revient des travaux.

Dans cette circonstance, comme en toute autre où on avait à choisir entre une réduction et une augmentation de la dépense, on opta pour cette dernière alternative sans s'occuper de ce qu'il adviendrait. S'est-il jamais présenté une affaire, ou un différend dont la commission ait été saisie, ou au-dessus d'elle, le Gouvernement, qui n'ait été décidée dans le sens d'un surcroît de dépense? Ainsi donc, l'attaque dirigée contre le mode de publicité et d'adjudication des entreprises et ses conséquences n'est pas une attaque contre la cession à des sous traitements en elle-même; et tout ce que déclare la commission, c'est qu'un stade au moins du procédé aurait pu être éliminé; on aurait pu supprimer une clause, faire disparaître un facteur du prix de revient, si on l'avait voulu. On estime que de cette manière $8,800,000 ont été gaspillés. Cette estimation est fondée sur une juste moyenne entre la dépense première et la dépense en second lieu, mais non entre la dépense première et la dépense effective faite par ceux qui ont exécuté les travaux.

Je n'ai pas encore absordé la question des courbes. Elle a beaucoup d'analogie avec celle des rampes d'impulsion. A l'égard de la question des rampes d'impulsion, il a été clairement établi, je pense, que le pays a éprouvé une perte de $6,200,000, et dans l'estimation de cette perte on n'a tenu compte que de ce qui aurait pu être épargné une fois le tracé établi. Si cette condition rigide n'avait pas été imposée une fois le tracé établi, on aurait pu établir une ligne dans des conditions qui auraient permis de réaliser une épargne de beaucoup plus de $6,200,000. La commission n'était pas en mesure de dire ce qu'il aurait été possible de faire sans se mettre à l'œuvre et sans établir un tracé dans des conditions tout autres. Les commissaires ne pouvaient que dire combien il aurait été possible d'économiser en laissant la ligne où elle est, s'il n'avait pas été décidé que, quel que fût le résultat, et quelle que fût la dépense, l'établissement de rampes d'impulsion était interdite.

Quant à la courbure, la même chose absolument. On décide d'avance, sans tenir compte de la nature du terrain, sans se préoccuper des suites, de porter à 6 degrés le maximum des courbes, quoi qu'il en doive coûter au pays. L'honorable député de Renfrew-sud dit que la courbure a autant d'importance que la pente, puisque, si vous diminuez le rayon de courbure, vous arrivez au même résultat que si vous augmentez le dégré d'inclinaison. Cela est vrai. Il ajoute qu'avec une pente de quatre dixièmes, si vous ajoutez à la courbe 10 degrés, vous doublez la pente, d'où il peut être conclu, avec beaucoup de raison, que l'on ne saurait ajouter un maximum de courbure au maximum de pente. C'est-à-dire qu'en somme, dans les courbes tout comme dans les rampes, on ne saurait indistinctement appliquer le maximum. Il faut user de discrétion, tenir compte de toutes les circonstances qui accompagnent chaque cas et ne se prononcer qu'à bon escient. C'est là tout ce que demande le rapport de la commission. Qu'y a-t-il dans les raisonnements de l'honorable député de Renfrew-sud qui tende à montrer que l'on aurait tort, dans le cas d'une voie unie, de donner aux courbes 10 degrés au lieu de 6, même si, par là, on devait éviter une dépense considérable. Une courbe de 10 degrés sur une voie de niveau équivaut

à une inclinaison des 0.4 p. 100. Vous ne diminuez en rien la force de traction d'une locomotive, derrière laquelle il vous est loisible d'attacher tout juste la même charge que si cette courbe de 10 degrés n'était pas là. Mais c'est là une considération dont ils n'ont point tenu compte et, parce qu'il en devait coûter plus cher dans tous les cas de donner aux courbes 6 degrés, ils n'ont pas voulu en démordre. Ils semblent avoir agi d'après cette règle que, plus cela coûterait cher, mieux ce serait pour le Canada, et ils ont décidé de toujours dépenser le plus possible, sans tenir compte des circonstances du cas qui se présentait. Il est un fait que la preuve a établi, et que l'honorable député de Renfrew-sud ne niera pas, c'est que, sur tous les grands chemins de fer de ce pays, on se sert de courbes de 10 degrés.

Au sentiment du Pacifique-Canadien et autres compagnies de chemins de fer, c'est la courbe qui convient le mieux, et ce sentiment est, à coup sûr, celui auquel il serait sage de nous conformer. Votre expert de Omaha dit que le chiffre auquel les commissaires s'arrêtent ($602,000) comme étant celui de la dépense que l'on aurait pu éviter par l'établissement de courbes atteignant mais ne dépassant pas 10 degrés, sans le moindrement diminuer la puissance de traction des locomotives, ni la valeur de la ligne au point de vue de son exploitation, ce chiffre, dit-il, est le résultat d'une folle conjecture. Je ne sais sur quoi M. Berry base cette observation. La commission affirme qu'elle a examiné la chose avec le plus grand soin. Elle a entendu les témoins, et j'ai devant moi un état où tous les détails sont indiqués pour un bon quart de la ligne. Comme le reste peut à bon droit se comparer avec ce quart, il me semble que la commission ne pouvait se tromper en multipliant par quatre le chiffre auquel elle était arrivé. Si on veut bien me le permettre, je donnerai lecture de cet état afin que le compte rendu de nos délibérations le reproduise.

M. l'ORATEUR : Je crois que cette faveur a été accordée à l'ancien ministre des Chemins de fer, et, partant, je supose que la Chambre donnera ici son consentement.

M. MEIGHEN : L'état dont je parle porte la signature de M. Alexander Ferguson, l'ingénieur divisionnaire spécialement chargé d'étudier cette question. Il a été ingénieur divisionnaire sous l'ancien Gouvernement comme il l'est sous le présent. Sa lettre, qui est du 17 septembre 1912, dit ce qui suit :

> Les chiffres du tableau ci-après sont une évaluation approximative de la dépense que l'on aurait pu éviter dans la construction de la ligne entre le pont de Québec et le 200e mille, si l'on avait toléré l'établissement de courbes de 10 degrés sans tangente entre les spirales au lieu de courbes de 6 degrés avec 300 pieds entre les spirales.
>
> Je connais parfaitement le terrain que cette évaluation embrasse et les chiffres qui sont là ne peuvent, j'en ai la persuasion, errer de plus de 10 p. 100.

M lle.	Quantités rapportées.	Proportion à économiser par l'emploi de courbes de 10 degrés.	Quantités à économiser.	Prix.	Montant.
Entreprise 10.				$ c.	$ c.
80-82	S. 58716	20 p. cent.	S. 11700	1 50	17,550 00
	D. 21465	20 "	D. 4300	50	2,150 00
	O. 1028	20 "	O. 200	21	42 00
82-85	S. 122704	5 "	S. 6100	1 50	9,150 00
	D. 52296	5 "	D. 2600	50	1,300 00
	O. 4910	5 "	O. 200	21	42 00
85-86	S. 41325	50 "	S. 20700	1 50	31,050 00
	D. 3231	50 "	D. 1600	50	800 00
86-90	S. 72772	10 "	S. 7300	1 50	10,959 00
	D. 99542	10 "	D. 10000	50	5,000 00
	O. 19670	10 "	O. 2000	21	420 00
90-95	S. 110544	10 "	S. 11100	1 50	16,650 00
	D. 25223	10 "	D. 2500	50	1,250 00
	O. 10918	10 "	O. 1100	21	231 00
95-97	S. 116490	50 "	S. 58200	1 50	87,300 00
	D. 8904	50 "	D. 4500	50	2,250 00
	O. 10994	50 "	O. 5500	21	1,155 00
97-99	S. 223474	10 "	S. 22300	1 50	33,450 00
	D. 10482	10 "	D. 1000	50	500 00
	O. 7071	10 "	O. 700	21	147 00
115-121	S. 538008	20 "	S. 107600	1 50	161,400 00
	D. 115203	20 "	23000	50	11,500 00
	O. 90762	20 "	18200	21	3,822 00
148-150	S. 68349	50 "	S. 34200	1 50	51,300 00
	D. 2047	50 "	D. 10200	50	5,100 00
	O. 6749	50 "	O. 3400	21	714 00
			Total pour l'entreprise 10..... ...		455,223 00
Entreprise 11.					
150-152	S. 86546	50 "	S. 43300	1 65	71,445 00
	D. 32051	50 "	D. 16000	60	9,600 00
	O. 10214	50 "	O. 5100	22	1,122 00
152-158	S. 229785	10 "	S. 23000	1 65	37,950 00
	D. 71243	10 "	D. 7100	60	4,260 00
	O. 27388	10 "	O. 2700	22	594 00
158-160	S. 59350	20 "	S. 11900	1 65	19,635 00
	D. 15685	10 "	D. 3100	60	1,860 00
	O. 882	10 "	O. 200	22	44 00
			Total pour l'entreprise 11..... ...		146,510 00

Récapitulation :

De 0 à 150, entreprises 9 et 10..... $455,000 00
De 150 à 200, partie de l'entreprise 11 ..... 147,000 00

Total..... $602,000 00

Bien à vous,

ALEX. FERGUSON,

Ingénieur divisionnaire

Dans sa lettre, M. Ferguson dit:

Je connais parfaitement le terrain que cette évaluation embrasse, et les chiffres qui sont là ne peuvent, j'en ai la persuasion, errer de plus de 10 p. 100.

Voilà qui est bien, et les dépositions de M. Tye et de M. Gordon Grant établissent, je crois, que cette dépense aurait pu être évitée sans amoindrir la valeur de la ligne. Dans l'état qui précède les chiffres sont fournis en détail, et le total est de $602,000, de sorte que l'objection qu'oppose l'expert d'Omaha est levée. Ce n'a pas été une folle conjecture. Là est le rapport de l'ingénieur qui a travaillé sous l'ancienne commission et qui travaille encore sous la commission actuelle, et la dépense à économiser sur un

quart de la ligne n'a qu'à être multipliée par 4 pour représenter celle que l'on aurait évitée sur l'ensemble.

L'honorable député a aussi introduit dans le débat un écrit dont M. MacPherson a donné lecture, le 29 janvier 1909, devant une société anglaise relativement à la valeur du Transcontinental pour le mouvement des marchandises. Voici le passage que l'honorable député emprunte à M. MacPherson.

La distance sur le chemin de fer Transcontinental sera de 1,551 milles . . .

C'est-à-dire de Winnipeg à Québec, et cela n'est pas correct.

. . .et vu que les rampes maxima pour les convois se dirigeant vers l'est sont de 21 pieds 12 par mille, avec compensation pour les courbes, la plus puissante locomotive que l'on construise de nos jours, la Mallet Articulated Compound, dont la "Railway Age Gazette" du 30 avril 1909 nous fournit une description complète, peut facilement remorquer sur ces rampes une charge brute de 4,290 tonnes, en arrière du tender.

Je ne vois pas la nécessité de vous relire ce document, qui est déjà inséré dans les Débats. Je désire tout simplement vous signaler une curieuse erreur qu'a commise M. MacPherson, et dans laquelle l'honorable député de Renfrew-sud est tombé à son tour, erreur que M. MacPherson n'hésiterait pas à reconnaître, j'en suis certain, si l'on y attirait son attention.

C'est que les locomotives du modèle de la Mallet Articulated Compound ne sont employées que dans les pays montagneux. On les emploie pour remorquer les convois sur les rampes fortes et sur de courtes distances; elles ne sont pas aptes à passer des pentes raides aux pentes douces; de sorte qu'on ne saurait s'en servir sur un chemin de fer du type du Transcontinental. En supposant que ce soit la situation, M. MacPherson prétend qu'en se servant d'une locomotive Mallet Articulated Compound, elle pourrait remorquer une charge de 93,333 minots de blé. Or, tout le monde sait, et l'honorable député d'Edmonton ne me contredira pas, que la charge moyenne d'un wagon est de 1,000 minots de blé. Un petit wagon ne peut contenir que 600 minots, un wagon de moyenne grandeur, 800 minots et un gros wagon, à peu près 1,000 minots. J'ai fait quelques calculs, en me basant sur la capacité moyenne des wagons, et s'il fallait s'en rapporter aux chiffres de M. MacPherson, pour transporter la charge qu'il attribue à un convoi, la locomotive devrait remorquer 97 wagons. Je le demande au député de Renfrew-sud, a-t-il jamais entendu parler, depuis qu'il existe, d'une locomotive qui puisse traîner 97 voitures chargées? S'il veut prendre la peine de se renseigner auprès de n'importe quel ingénieur versé dans les questions de chemins de fer, on lui répondra: Je n'en ai aucun doute, qu'il n'y a pas de barres d'attelage qui pourraient résister à un tel poids; que le plus qu'une locomotive puisse remorquer c'est 65 wagons, mais que c'est une impossibilité absolue d'essayer de faire traîner 97 voitures par une seule locomotive, quand bien même elle aurait la puissance nécessaire. Il existe deux erreurs fort sérieuses dans les données sur lesquelles est basé le tableau que mon honorable ami a fait insérer dans les Débats. Il a ignoré complètement, en préparant ce tableau, les frais généraux qu'entraîne inévitablement l'exploitation d'une voie ferrée. On pourrait donc tirer de ce tableau des déductions très utiles, afin d'établir la puissance de traction pour le trafic du chemin de fer Transcontinental national. J'ai aussi remarqué, que l'honorable député suppose, dans ce tableau, bien que je n'aie pu découvrir au juste quel procédé il a employé pour en arriver à cette présomption, qu'il y aura en moyenne 8 convois 5 en circulation, tous les jours, dans l'une et l'autre direction, entre Winnipeg et Moncton.

M. GRAHAM: Je n'ai jamais dit dans l'une et l'autre direction.

M. MEIGHEN: Les Débats disent, il me semble, "dans l'une et l'autre direction".

M. GRAHAM: Pas du tout. On m'a posé la question, et j'ai répondu dans la négative.

M. MEIGHEN: J'ai devant moi les paroles de mon honorable ami, telles que les rapportent les Débats. Voici le texte:

Cela fait donc une moyenne de 8 convois 5 par jour, dans les deux sens, surtout le réseau entre Winnipeg et Moncton.

M. GRAHAM: Ce n'est nullement en chaque sens.

M. MEIGHEN: Alors je suis très excusable, si je me méprends sur le sens du langage ordinaire. Mais tout de même, je ne puis me rendre compte par quelles opérations il en est arrivé à constituer ce tableau. La raison en est peut-être que je n'ai pas eu le temps de résoudre le

problème, pendant les deux heures que j'ai eues à ma disposition. Tout de même, je constate qu'il a ignoré un élément très important, lorsqu'il s'agit de déterminer le coût d'exploitation du Transcontinental. Il ne faut pas perdre de vue que le loyer annuel de la section comprise entre Winnipeg et Québec est d'environ $4,200,000. En supposant que les convois du Grand-Tronc-Pacifique transportent 25,000,000 de minots de blé, chaque année, la compagnie serait obligée d'exiger 16 cents par minot, rien que pour payer son loyer. Si l'on porte ce chiffre à 50,000,000 de minots de blé, ce qui est à peu près le maximum de trafic que l'on puisse raisonnablement espérer, la compagnie devra encore exiger 8 cents par minot, rien que pour acquitter son loyer; puis il lui restera encore à défrayer le coût de l'exploitation.

M. GRAHAM: Mon honorable ami ne croit-il pas que les convois du Grand-Tronc-Pacifique transporteront d'autres produits, à part le blé?

M. MEIGHEN: Sans doute; mais je n'admettrai jamais que 50,000,000 de minots de blé passeront par cette voie.

M. GRAHAM: Evidemment, et cela n'est pas nécessaire non plus.

M. MEIGHEN: Si les importations totales du Royaume-Uni sont de 260,000,000 de minots de blé, comment voulez-vous arriver à faire transporter 50,000,000 de minots par le Transcontinental, 50,000,000 de minots par le Nord-Canadien et de 75,000,000 à 100,000,000 de minots par le Pacifique-Canadien? Pour arriver à un pareil résultat il faudrait que le Canada fût maître de la situation sur les marchés européens. J'ai donc raison d'affirmer, en prenant toutes choses en considération, qu'il faudrait un trafic égal au transport de 50,000,000 de minots de blé, à raison de 8 cents par minot, rien que pour payer le loyer annuel de la section du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et Québec.

M. GRAHAM: Mais c'est en supposant que vous n'auriez pas d'autre trafic que celui-là.

M. MEIGHEN: L'honorable membre a lui-même oublié de mentionner le trafic des voyageurs. Il est impossible de tout prévoir. L'honorable député croit-il réellement que le trafic tout entier sur le Transcontinental sera plus considérable que celui que représenterait le transport de 50,000,000 de minots de blé?

M. GRAHAM: Il surpassera certainement celui que représenterait le transport de 25,000,000 de minots de blé. Ce qui induit mon honorable ami à erreur, c'est qu'il ne se rend pas compte que, si le prix est faible pour le transport du grain, les prix pour le transport des produits ouvrés au retour, ainsi que des marchandises venant des vieux pays, sont très élevés; vous devez donc calculer que le reste du trafic sera aussi rémunérateur que le transport du blé.

M. MEIGHEN: Je doute fort qu'il en soit ainsi. L'honorable député n'est certainement pas prêt à affirmer que ce soit là les résultats qu'obtiennent les autres compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire, qu'elles ont autant de trafic au retour des convois qu'à l'aller.

M. GRAHAM: Je ne parle pas du tonnage, mais des profits.

M. MEIGHEN: Même des profits. Certaines allégations qu'a faites l'honorable député sur une question au sujet de laquelle il n'était pas susceptible de se tromper me reviennent à la mémoire. Il s'est vigoureusement opposé au témoignage rendu par M. Tompkins ainsi qu'aux conclusions qui découlaient de la preuve, à savoir que l'on avait gaspillé de fortes sommes dans la construction des remises à locomotives. On voudra bien se rappeler que M. Thomas Tompkins est le témoin qui a établi, à la satisfaction de tous les hommes d'expérience, que les heureux entrepreneurs de ces remises ont pu, grâce aux méthodes mises en vigueur par la commission du Transcontinental, réaliser un profit de $115,209.19 sur une entreprise de $203,911.78.

Ils ont trouvé le tour de mettre dans leurs poches un profit net de 50 pour 100. C'est la conclusion à laquelle en est arrivé M. Tompkins. Mon honorable ami a prétendu que M. Tompkins n'est pas une autorité en la matière. M. Tompkins, a-t-il dit, est un de ses anciens amis de Brockville; il l'a très bien connu, il y a une vingtaine d'années; il était capable en ce temps-là de se livrer à la construction des remises, mais il a oublié son métier depuis, tout comme mon honorable ami a oublié ses connaissances typographiques. Il est évident que mon honorable ami n'a pas suivi de près la carrière. J'ai pris des renseignements au sujet de M. Tompkins, et j'ai acquis la certitude de M. Tompkins, en ces dernières années, que c'est lui qui a construit les remises

du Pacifique-Canadien à Chapleau et à Westmount, en 1906. De fait, ce monsieur est l'un des entrepreneurs les plus achalandés en ce genre de constructions, et il dirigeait effectivement plusieurs entreprises de cette nature, au temps où les remises à locomotives du Grand-Tronc-Pacifique étaient en construction. Connaissant M. Tompkins parfaitement, et sachant qu'il faisait encore des travaux de construction au temps de l'enquête, mon honorable ami admettra certainement qu'il était impossible de produire un témoin mieux qualifié.

Je laisse maintenant à mon honorable ami la tâche de défendre les méthodes qui permettent à un entrepreneur de faire un profit de $115,000 sur une entreprise de $203,000. Mais il existe encore un autre aspect de la question que je désire traiter, à l'heure actuelle; je veux parler des viaducs, et j'en profiterai pour ajouter quelques mots sur la question des déblais. L'honorable député de Renfrew-sud a une triste opinion des viaducs en bois. A son avis, ils sont destinés à pourrir, et en conséquence, on ne devrait jamais en construire. Tous nous savons que les viaducs ou n'importe quels travaux où il entre du bois ne peuvent éternellement durer. Tous nous savons que, d'après leurs nature même, ces ouvrages sont plus ou moins temporaires. Il ne s'est jamais trouvé quelqu'un pour contredire ces faits; mais la question que nous avons à résoudre est celle-ci: au point de vue des affaires, dans l'intérêt du chemin de fer et du pays, aurait-il été de bonne politique de construire des viaducs en bois sur le Transcontinental, pour servir aux mêmes fins qu'on leur assigne sur les autres voies ferrées? C'est là la question que nous avons à décider.

Les viaducs en bois servent à un double but dans la construction des chemins de fer. Lorsqu'on veut tout simplement s'en servir pour transporter de la terre à remblai de l'autre côté d'une vallée, on construit des treillis en bois d'une nature fort sommaire, afin que les petites locomotives qu'emploient les entrepreneurs puissent les traverser et déverser les chargements de terre sur le remblai. C'est là l'une des fins pour lesquelles on s'en sert, mais la chose se produit assez rarement. Sur tous les chemins de fer, on construit des viaducs en bois qui servent temporairement à franchir les vallées, comme je viens de le dire, mais qui sont destinés à faire place tôt ou tard à des terrassements ou à des ouvrages en acier ou en ciment, pour qu'en fin de compte le coût initial de l'entreprise ne soit pas trop élevé, et pour permettre aux convois de transporter la terre à remblai sur toute la ligne, afin de compléter les travaux de terrassement, avec le temps.

L'honorable député déclare que c'est là une très pauvre méthode à suivre, à cause des dangers que présentent les incendies, et il n'y a pas à le nier, ces dangers existent.

Par suite de ce danger, dit-il, les frais d'exploitation se grossiront quelque peu; mais il n'a fait aucun calcul pour démontrer que les dangers d'incendie et les frais résultant des moyens de protection à prendre contre l'incendie ont la moindre relation avec l'économie qui serait résultée de l'adoption de ce système. Il se contente de nous dire que son adoption est impossible, et quelle que puisse être l'économie. Dans la construction de cette ligne on refuse à l'Etat les privilèges dont bénéficient d'ordinaire les compagnies de chemins de fer. Il est possible que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique utilise ce système pour le réseau de l'Ouest. Il a prétendu qu'elle l'utilisait. Il a affirmé qu'elle avait construit des viaducs en bois partout où la chose serait lucrative pour elle, et où rien ne l'empêcherait de le faire. Il le sait parfaitement, la compagnie du Pacifique-Canadien dans l'Ouest canadien, depuis qu'elle a construit son réseau, il y a nombre d'années, a toujours utilisé les trellis en bois et elle les utilise encore. Au Manitoba même, où il existe des ponts en trellis de bois de longue étendue; or, voilà nombre d'années que ses convois circulent sur ces ponts, et sans doute elle les utilisera encore pendant quelque temps. Pourquoi donc n'a-t-on pas utilisé ce même système des constructions ici, d'autant plus que c'est dans l'intérêt de l'économie et que la valeur du réseau n'en souffre nullement? Comment se fait-il qu'on ait refusé au Gouvernement canadien, comme l'affirme l'honorable député, le privilège d'adopter un système d'économie s'inspirant de l'intérêt du réseau lui-même et du pays, système que toute autre compagnie de chemin de fer est parfaitement libre d'adopter?

Mais, s'écrie-t-il, il nous était impossible de le faire; car, alors, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aurait refusé d'exploiter la ligne. Nous nous sommes liés obligatoirement, dit-il, à lui livrer une ligne réellement parachevée et prête pour l'exploitation. Eh bien, M. Fielding, son prédécesseur à la direction des travaux, n'était pas du même avis. Comme le prouve le rapport, il a explicitement affirmé que le Gouvernement, comme tout

autre constructeur de voie ferrée, était libre d'adopter ce système et de construire une ligne d'une façon économique pour le pays, du moment que la valeur de la voie n'en souffrirait point. M. Fielding a parfaitement prouvé ici même que la ligne serait parachevée et prête pour l'exploitation, bien qu'il restât à faire, à l'avenir, quelques travaux qui lui donneraient sa pleine et entière valeur.

Si maintenant la commission était libre d'adopter ce système et qu'il fût réellement économique, était-elle autorisée à se priver de l'exercice de ce droit pour plus tard? Etait-elle autorisée à livrer le trésor public à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? A coup sûr, elle était la gardienne des deniers de l'Etat. Si la bonne administration commerciale demandait l'adoption de ce mode de construction du Transcontinental, pourquoi la commission se serait-elle privée du droit de passer un marché avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? L'honorable député prétend-il toujours que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique refuserait de se charger de l'exploitation du réseau, si on y construisait des ponts en treillis de bois? N'est-il pas vrai que non seulement la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas refusé son acquiescement, mais elle a encouragé l'usage des treillis précisément pour le but que j'ai indiqué?

N'est-il pas vrai que la commission du Transcontinental, visant la majoration du coût de l'entreprise, a pris une décision à l'encontre de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et a construit la voie sans employer des viaducs en bois et qu'elle a payé 55 cents la verge pour constructions en terre à remblai? Relisons la déposition de M. Woods, ingénieur de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Au cours de son interrogation, devant la commission (p. 432), il dit:

D. A votre connaissance, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle conseillé l'élimination des treillis en bois sur le Transcontinental?—R. Non.

D. Votre compagnie se serait-elle opposée à la construction des treillis en bois, construction en vogue sur les autres chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis?—R. Non, elle ne s'y serait pas opposée; elle en a même proposé l'emploi dans certaines circonstances.

D. La construction des ponts en treillis de bois offre-t-elle certains avantages sur un nouveau chemin de fer traversant un pays neuf?—R. Oui, il y a certains avantages, à mon avis.

D. Voulez-vous nous signaler quelques-uns des avantages qui vous y voyez?

Dans sa réponse, M. Woods indique les différents avantages résultant de l'emploi de treillis en bois. (Lisant):

D. Il s'agit de treillis permanents?—R. Oui. En général cela se pratique dans la construction de grands rréseaux, sauf peut être dans les travaux de l'Etat du Canada.

En présence de ce témoignage que dit l'honorable député? L'ingénieur affirme que sa compagnie a proposé ce système de construction à la commission du Transcontinental; qu'elle a elle-même offert de se charger de l'entreprise de remblayer les treillis en bois, à 25 cents la verge, ce qui aurait épargné au pays des millions de dollars, et l'honorable député prétend que cette compagnie aurait refusé de se charger de l'exploitation du réseau si on construisait des treillis en bois! Il affirme que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique refuserait de se charger de la ligne.

Mon honorable ami nous dit que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne voulait pas accepter la ligne. Y a-t-il une section de la ligne du Transcontinental qui va être plus employée que la section allant de Winnipeg à Graham, et de là par le Grand-Tronc-Pacifique à partir de Superior-Junction jusqu'à Fort-William? Je ne le crois pas. Peut-il nous assurer qu'il n'y a pas de treillis en bois sur la ligne allant de Graham à Fort-William? Au contraire, on rencontre partout de ces treillis. C'est là le système qui fut adopté par le Grand-Tronc-Pacifique pour construire cette ligne dans cette région du nord, ligne qui est analogue sous tous rapports au chemin de fer Transcontinental. Si mon honorable ami veut bien parcourir cette ligne—je dis tout cela avec la foi d'une personne qui a parcouru cette ligne—il constatera que la section allant de Graham à Fort-William est construite en conformité des plans et profils; il verra qu'il n'y a pas de déblais d'éboulement de 30 ou 40 p. 100, ainsi que le contrat le permettrait pour la section Graham-Winnipeg, au dire de M. Macfarlane. Il verra que les tranchées se font en s'en tenant raisonnablement au plan primitif, et que les déblais inutiles sont réduits au minimum dans cette région accidentée. Mais s'il examine les travaux McArthur dans la section Graham-Winnipeg, il verra que la voie est de 40 p. 100 plus large qu'elle ne devrait être, et qu'on a provoqué des éboulements en tranchées sans ménagement. Quelle est la raison de cela? C'est que M. McArthur était encouragé à protéger de ces roctages inutiles. Il était encouragé à mettre de la dynamite ici et là et un peu partout, parce que sur tout ce qu'il pouvait faire exploser il obtenait 55 cents par verge en s'en servant pour les remblais le long de la ligne.

Avec le système des viaducs en bois, adopté par d'autres chemins de fer, les entrepreneurs ne sont pas ainsi alléchés par aucune prime les engageant à faire du roctage sans discernement. C'est là la prime qu'on a fait miroiter dans le cas actuel. Les entrepreneurs de la compagnie, obéissant à la contrainte dont ils ont eux-mêmes parlé, ont consenti à permettre cet excédent de déblais, d'autant plus qu'on s'en servait pour les remblais. Il s'en est suivi que les ingénieurs n'étaient pas sans avoir un certain droit pour eux quand on en vint à l'arbitrage, et le résultat de tout cela fut que la commission d'arbitrage, dont a parlé mon honorable ami, n'était pas en mesure de juger selon ses mérites cette question d'excédent de déblais. Son argument là-dessus est celui-ci: Il est vrai qu'il y a eu de l'excédent; il est vrai qu'il y a eu plus d'excédent qu'il n'aurait fallu; 20 p. 100 est tout ce qui est ordinairement alloué; il y a eu ici 30 ou 40 p. 100 d'excédent, mais le mal n'est pas grand, car nous avons établi une commission d'arbitrage pour s'enquérir de la chose.

La commission d'arbitrage, composée de M. Grant, de M. Kelleher et de M. Schreiber, s'est occupée de la question et a décidé qu'une réduction de $500,000 était tout ce qui pouvait être allouée, et cela a réglé la question, et MM. Gutelius et Lynch-Staunton n'avaient plus rien à faire en l'occurrence. Est-ce là une solution de la question?

Quelle était la situation à laquelle la commission d'arbitrage avait à faire face? La chose dont je parle durait depuis des années. Les ingénieurs du Transcontinental avaient rendu leur décision au sujet du Transcontinental.

Les entrepreneurs avaient été encouragés à faire ces énormes déblais de roc, et à obtenir un excédent de 40 p. 100 au lieu de 20 p. 100, et le roc et la terre et la pierre ont servi à la construction de la ligne au lieu d'employer des treillis. La conséquence de tout cela fut que les entrepreneurs avaient des droits qu'ils n'auraient jamais eus si la commission du Transcontinental avait fait son devoir.

La commission d'arbitrage avait à prendre ces droits en considération. Mais le devoir de la commission d'enquête était de s'assurer, advenant que la commission du Transcontinental eût fait son devoir, s'il n'était pas possible de faire ces déblais avec plus d'économie. Et les commissaires ont constaté que si la commission du Transcontinental eût fait son devoir, le coût de réduction de ces déblais n'aurait pas été seulement de $500,000, mais de $678,000 de plus. La question n'est pas réglée par la décision de la commission d'arbitrage. Son verdict, étant donné les faits qui lui étaient soumis et les arguments que les entrepreneurs pouvaient invoquer, était sans nul doute équitable. Je ne conteste pas cela. Mais les arguments que les entrepreneurs pouvaient invoquer n'auraient pas été possibles et n'auraient pas pu être invoqués, si la commission du Transcontinental eût fait son devoir et défendu cet excédent de déblais.

Mon honorable ami s'intéresse beaucoup à ces viaducs en bois; car il a dit qu'ils n'auraient pas été plus tôt construits, que la commission des chemins de fer du Canada en aurait ordonné le remblayage, et que c'est bien aussi ce que le Grand-Tronc-Pacifique aurait été forcé de faire avant aujourd'hui, s'il avait relevé de la juridiction de la commission des chemins de fer. J'aimerais bien savoir sur qui s'appuie mon honorable ami pour venir nous dire que la commission des chemins de fer avait décidé que les treillis devaient être remblayés. Je n'ai jamais entendu parler que la commission eût rendu semblable décision.

S'il existe un pont en treillis qui ait fait son temps et qui soit dangereux pour le public, alors certainement, comme pour toute autre chose, la commission des chemins de fer doit décider qu'il faut le remplacer par une construction offrant plus de sécurité. Mais la commission n'a pas pris de décision pour interdire au Transcontinental, au chemin de fer Pacifique-Canadien ou à une autre ligne d'utiliser les ponts en treillis construits sur leur voie. Je donnerai lecture de la dernière décision prise par la commission à ce sujet et je demanderai à l'honorable député d'indiquer ce qui l'autorise à dire que la commission des chemins de fer s'est opposée aux ponts en treillis. Cet ordre a été donné le 2 août 1910:

Il est ordonné:

Que chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité du Parlement du Canada qui exploite au moyen de la vapeur un ou des chemins de fer, dont une ou des parties est ou sont construites sur des ouvrages en treillis de bois dont la totalité ne peut se voir d'un train qui s'approche à une distance d'au moins mille pieds dans les mois de mai, juin, juillet, août, septembre et octobre de chaque année, fournisse, place et entretienne un gardien, un surveillant ambulant de la voie, des signaux d'alarmes contre le feu, une plate-forme de ballast des couvertures de zinc sur les sommets et intersections ou de la peinture ignifuge approuvée, ainsi qu'il est ci-après ordonné, dans le but de protéger lesdits treillis contre le feu, chaque compagnie devant avoir le choix d'adopter

l'un quelconque des susdits modes de protection.

Cela prouve que la commission des chemins de fer du Canada ne s'est nullement opposé aux treillis en bois; mais qu'elle insiste dans ce cas comme dans d'autres pour que les précautions nécessaires soient prises en vue de la sécurité publique.

M. BORDEN: Elle les reconnaît d'une manière spéciale.

M. MEIGHEN: Non seulement elle les reconnaît d'une manière spéciale, mais elle les approuve d'une façon directe. L'honorable député (M. Graham) pense-t-il que les dépenses d'entretien d'un homme ou d'achat de peinture ignifuge peuvent être comparées aux économies que le peuple du Canada aurait réalisées, si on avait adopté ce système plus économique de construction de la ligne? Et finalement le pays aurait eu la voie ferrée qu'il désirait obtenir. Quel est l'intérêt perdu par le pays sur cette somme de $5,000,000 parce que la commission du Transcontinental a refusé d'adopter les méthodes suivies par le Grand-Tronc-Pacifique, le chemin de fer Pacifique-Canadien, le chemin de fer Grand-Nord et autres lignes qui ont utilisé les viaducs en bois pour avoir une construction à la fois économique et complète?

L'honorable député nous dit que le rapport des commissaires est entièrement erroné dans ses conclusions relatives au viaduc du Cap-Rouge. Il faut savoir que la rivière du Cap-Rouge est une espèce de ruisseau qui se jette dans le Saint-Laurent entre le pont de Québec et la ville de Québec. Afin de traverser ce ruisseau, on a construit un viaduc en acier qui naturellement doit avoir une infrastructure. Dans ce cas, la commission a cru devoir adopter le système d'infrastructure employé pour le pont de Québec, c'est-à-dire d'installer un caisson pneumatique au lieu d'un caisson ouvert.

Pour un caisson ouvert, les pilotis sont enfoncés jusqu'à ce qu'ils atteignent la roche solide, et sur les racinaux qui réunissent les sommets des pilots on fait reposer le caisson formé d'une construction de bois faite de madriers d'un pied d'épaisseur entre lesquels on coule le béton, ce qui permet d'obtenir un bloc solide de forme cubique reposant solidement sur la plate-forme des pilotis.

D'autre part, il existe un caisson pneumatique qui permet de construire immédiatement en béton sur le roc solide au moyen d'un système qui consiste à faire pénétrer de l'air comprimé dans l'intérieur pour empêcher l'introduction de l'eau et permettre aux ouvriers de travailler. L'honorable député dit que la commission n'aurait jamais pu se justifier d'avoir employé le caisson ouvert par le viaduc du Cap-Rouge, mais qu'elle devait faire usage du caisson pneumatique comme on l'a fait pour l'infrastructure des piles du pont de Québec. Il donne comme raison qu'il y avait à cet endroit un grand amas de vase et que les eaux du Saint-Laurent remontent la rivière du Cap-Rouge et atteignent le viaduc lui-même et auraient pu démolir le caisson ouvert. Je tiens à dire à l'honorable député que non seulement il n'y a aucun danger à craindre dans ce cas, mais que lui-même est l'autorité qui a prouvé qu'un tel danger n'existait pas. Lui-même a autorisé et approuvé l'emploi du caisson ouvert pour le viaduc construit sur la rivière Sturgeon, entre Graham et la bifurcation du lac Supérieur, où la profondeur de la vase est plus grande et l'endroit plus dangereux—aux dires des ingénieurs qui sont allés sur les lieux et ont examiné l'emplacement. Non seulement il a procédé ainsi pour le viaduc de la rivière Sturgeon, mais pour celui de la rivière Vermillon. Dans ces deux cas les mêmes raisons existaient et avec plus de force encore—si toutefois c'étaient des raisons—pour interdire l'usage des caissons ouverts comme on l'a fait au Cap-Rouge.

Le fait est que ces raisons n'existent pas et je parle en connaissance de cause—je parle en m'appuyant sur l'autorité d'hommes compétents en disant que l'honorable député ne peut pas citer un seul cas de construction semblable qui ait nécessité l'emploi de caissons pneumatiques. A quoi bon une construction pareille pour la traversée d'un ruisseau ou d'une rivière comme celle du Cap-Rouge? L'honorable député n'a cité absolument aucune autorité pour justifier son assertion qu'il y avait du danger à se servir des caissons ouverts pour le viaduc du Cap-Rouge et il n'a pu justifier la conduite de la commission ni la sienne propre en n'expliquant pas au public pourquoi on avait dépensé l'énorme somme d'un quart de million de dollars, je crois que c'est le chiffre qui a été gaspillé seulement dans ce cas.

J'arrive à la tranchée de la Chaudière. L'honorable député croit que les commissaires se trompent ici encore complètement et qu'on n'aurait pas pu économiser la somme de $351,000 si on avait mieux surveillé les travaux. La tranchée de la Chaudière

qui est large d'un mille, à partir de l'extrémité du pont de Québec, a coûté cher. Au pont de Québec, l'honorable député l'admet lui-même, il y a une rampe de 1 pour 100, et si l'on avait insisté pour avoir une rampe de 1 pour 100 seulement à la tranchée de la Chaudière au lieu d'une rampe de 0.4 p. 100, on aurait économisé $351,000. Quand le train est très chargé, il faut employer une locomotive de refoulement lorsque la pente est de 1 pour 100, mais si le train n'est pas chargé à son plein, on n'a pas besoin de locomotive de refoulement. Est-ce agir d'après les règles du bon sens de gaspiller $351,000 plutôt que d'employer une locomotive auxiliaire sur une distance d'un mille à partir du pont de Québec? Assurément nos honorables collègues seront de cet avis; pourquoi ne pas employer une locomotive auxiliaire pendant l'espace d'un mille, s'il en faut employer une pour des trains à chargement complet? L'ingénieur qui a fait un rapport sur cette question, et dont l'honorable député aurait dû suivre l'avis, a dit que les perspectives d'un trafic abondant ne permettaient pas de croire qu'on aurait besoin, avant un certain nombre d'années, de recourir à l'emploi d'une locomotive auxiliaire pour le pont de Québec ou la tranchée de la Chaudière.

Il n'y avait donc pas de nécessité d'avoir une locomotive auxiliaire en service sur une distance d'un mille à partir du pont, mais en outre il n'y avait aucune justification de gaspiller ces $351,000 des deniers publics. Il en est de même tout le long de la ligne, d'un bout à l'autre. Il semble que le but à atteindre pour la commission du Transcontinental ait été de dépenser le plus d'argent possible dans la construction de cette ligne et de se vanter ensuite d'avoir une belle voie ferrée.

Un industriel qui aurait décidé de construire une scierie à bardeaux, par exemple, pourrait y mettre un parquet en marbre, un toit en métal, des fenêtres avec des vitraux peints et toute l'installation qui convient mieux à une banque qu'à une scieries à bardeaux, et chercher à justifier sa conduite par les mêmes moyens qu'emploient les membres de l'opposition pour excuser les erreurs commises dans la construction du Transcontinental. Le propriétaire de la scierie à bardeaux pourrait dire: Nous avons le plus beau plancher de toutes les scieries à bardeaux de l'Amérique du Nord; nous avons le plus beau toit qu'on puisse trouver dans une scierie à bardeaux sur le continent; nous avons des vitraux que l'on ne trouve dans aucune scierie à bardeaux du continent. Nous n'avons pas besoins de calculer les résultats ou les profits en tenant compte de la dépense de premier établissement—et c'est là en somme la prétention de nos adversaires.

Ils disent aussi: Même si nous avons tort, pour l'amour de Dieu, n'en dites rien, car vous allez effrayer les financiers du monde entier. L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham) s'est beaucoup inquiété depuis des années des financiers et de la réputation du Grand-Tronc-Pacifique. En 1910, alors que n'existait pas la terrible situation financière qu'il dépeint sous de si sombres couleurs et qu'il déplore tant, il avait la même crainte qu'aujourd'hui. En 1910, quand l'honorable député qui représentait alors Simcoe disait à la Chambre et au pays et au monde entier que ce Transcontinental allant coûter $218,000,000, l'honorable député disait: Pour l'amour de Dieu, pas un mot de plus, car vous allez effrayer les financiers du monde qui refuseraient tout concours au projet du Grand-Tronc-Pacifique.

Il prétendait que c'était faire un injustice au Grand-Tronc-Pacifique et au Canada que de dire aux financiers que cette ligne allait réellement coûter $218,000,000. Alors, nous ne disions pas toute la vérité aux financiers, nous ne leur en disions qu'une partie. Aujourd'hui, en calculant de la même façon, nous savons qu'il en coûtera $234,000,000 pour construire le chemin de fer Transcontinental. Je ne vois pas comment nous aurions pu vous justifier, en 1910, de suivre le conseil de l'honorable député de Renfrew-sud en refusant de dire aux financiers du monde même la moitié de la vérité. Je ne sais pas quel principe nous pourrions invoquer, nous, les membres de cette Chambre, pour refuser de dire la vérité sur un projet quelconque entrepris au Canada. Je ne crois pas qu'au bout du compte la vérité fasse beaucoup de tort à personne.

Mon honorable ami dit que ces choses ne sont pas vraies et qu'il ne faudrait pas les dire, même si elles étaient vraies. En 1910, il ne disait pas toute la vérité, mais seulement une partie de la vérité et cette partie, il redoutait de la faire connaître. En 1914, il voudrait que rien ne fût divulgué. Il blâme notre conduite, parce qu'elle s'attaque non seulement à l'administration de cette entreprise, mais aussi au Gouvernement du temps. Pourquoi nous abstiendrions-nous de critiquer le Gouvernement responsable de cet état de choses? Nous l'avons critiqué quand nous étions dans l'opposition et, en agissant ainsi, nous remplissions no-

tre fonction d'apposionnistes. Si nos honorables amis de la gauche entendent mettre en pratique la doctrine prêchée par l'honorable député de Renfrew, et s'abstenir de critiquer le Gouvernement, pour ne pas effrayer les capitalistes, ils feraient mieux de retourner dans leurs foyers. Il n'y a pas bien longtemps nous avons pu avoir un Gouvernement qui ne désirait pas que la vérité fût connue, au sujet des entreprises canadiennes, publiques ou privées; mais ce Gouvernement a été renversé le 21 septembre 1911.

Le rapport Gutelius-Staunton ne commet aucune injustice envers le Grand-Tronc-Pacifique, en faisant connaître la situation telle qu'elle est. Le Gouvernement n'est injuste envers personne, en faisant connaître la vérité, et il manquerait à son devoir envers les capitalistes étrangers et envers les institutions canadiennes, s'il refusait de faire connaître les fais évritables et cachait la vérité au sujet de ce chemin de fer ou de toute autre entreprise. Il y a aujourd'hui un nouveau maître en Israël et la vérité s'étalera au grand jour, tant que ce maître tiendra les rênes du pouvoir.

L'honorable député dit que les villes de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec seront terriblement alarmées lorsqu'elles apprendront qu'il y a quelques rampes de vitesse sur le Transcontinental; qu'elles trembleront lorsqu'elles sauront qu'il y a, sur le Transcontinental, des viaducs en bois, comme sur tous les autres chemins de fer du monde; il demande au premier ministre, au ministre de la Marine et des Pêcheries et au ministre des Postes de venir au secours de ces trois villes et d'éloigner d'elles les terribles catastrophes qui ne manqueront pas de les frapper si le monde apprend qu'il y a des viaducs en bois et des rampes de vitesse sur le Transcontinental. Je tiens à rassurer l'honorable député de Renfrew-sud, les villes de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec et le pays en général n'ont pas besoin de cette assurance. Personne n'a besoin de s'être alarmé; le Gouvernement que nous avons aujourd'hui saura défendre les intérêts des ports canadiens et des chemins de fer canadiens.

Cette résolution des députés de l'opposition de défendre avec tant de vigueur les intérêts des voies canadiennes est de date toute récente. Il y a deux ans et demi, nos honorables adversaires n'affichaient pas de pareils sentiments; il y a deux ans et demi, les intérêts des lignes canadiennes les laissaient dans la plus complète indifférence. Leur seul désir était d'obtenir un nouveau débouché pour les produits de l'Ouest et du Canada en général; peu leur importait que le trafic se fît par des voies canadiennes ou par des voies américaines. Le Gouvernement actuel verra à ce que la valeur du Transcontinental ne soit pas diminuée par quelques rampes de vitesse ou par quoi que ce soit; mais il verra aussi à ce que le trésor public ne soit pas mis à contribution pour satisfaire de simples caprices.

Les contribuables de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec savent que leurs intérêts sont en mains sûres depuis deux ans et demi et que ces intérêts seront protégés avec la même sollicitude qu'ils l'ont toujours été, quand un Gouvernement conservateur était au pouvoir. Ils savent que le Gouvernement ne fera jamais rien de nature à diminuer le trafic de nos grands ports nationaux et du Transcontinental national. Le rapport Gutelius-Staunton reste intact et irréfuté après les critiques de mon honorable ami. Celui-ci s'est servi de paroles offensantes à l'adresse des auteurs, et je maintiens qu'il n'avait pas raison de parler comme il l'a fait. Il a été plein de mansuétude pour tous ceux qui ont été mêlés à cette entreprise; il a réservé toute son indignation pour ces deux hommes et leur a appliqué toutes sortes d'épithètes. L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a suivi exactement la même ligne de conduite. Ni l'un ni l'autre n'a essayé de réfuter une seule conclusion du rapport en se basant sur les faits; l'ex-ministre des Chemins de fer n'a relevé aucune assertion du rapport, n'a réfuté aucune des dépositions sur lesquelles s'appuie cette assertion, pour démontrer qu'une seule des économies signalées par le rapport n'aurait pu être réalisée sans déprécier la valeur de la ligne, sans amoindrir son utilité. Cette partie du rapport est la plus importante et elle reste inattaquable et inattaquée.

Cette somme de $40,000,000 représente les économies qui auraient pu être réalisées sans déprécier la valeur intrinsèque de la voie et sans diminuer son utilité comme moyen de transport. Les $4,500,000 que M. Staunton estime avoir été dépensés illégalement ne sont pas compris dans cette somme de $40,000,000. Dans cette dernière somme, M. Staunton ne fait entrer que ce qui a été dépensé illégale-

ment et pour l'avantage exclusif du Grand-Tronc-Pacifique et non pas pour le Transcontinental.

En plus de cette somme de $40,000,000, il y a les indemnités que le pays aura à payer, parce que le Gouvernement du temps, avant d'adopter définitivement, pour la ville de Winnipeg, l'entrée du côté nord, a négligé de faire un marché équitable avec le Nord-Canadien. Ces indemnités doivent être mises sur le compte de la mauvaise administration de l'honorable député (M. Graham) et de la commission qu'il avait chargée de diriger cette entreprise. Le chiffre de ces indemnités est encore indéterminé, mais la compagnie intéressée les évalue à $10,000,000.

Cela n'est pas compris dans les $40,000,000 qui, au dire du rapport, auraient pu être économisés dans la construction de la ligne si, avant de commencer les travaux, le Gouvernement n'avait pas posé une règle rigide et inflexible et décidé de ne s'en écarter dans aucun cas. Si le Gouvernement avait posé des règles raisonnables et plus conformes à celles que l'on adopte sur les autres grandes voies ferrées, nous aurions, disent les commissaires, économisé encore plusieurs millions, en plus de ceux qui sont mentionnés dans le rapport.

La responsabilité de cet état de choses retombe sur l'honorable député de Renfrew, mais plus encore sur le très honorable chef de l'opposition. C'est lui qui, malgré l'avis de son ministre des Chemins de fer, a conçu le projet et l'a imposé au pays. C'est lui qui doit en porter la responsabilité. Il prétendait en faire un monument qui immortaliserait son nom au Canada et dans le monde entier. Je crois que le rapport Gutelius-Staunton aura au moins ce résultat, s'il n'en a pas d'autre. Je n'ai aucun doute qu'aujourd'hui l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Renfrew préféreraient un autre monument que celui-là, pour perpétuer leur mémoire.

M. W. M. GERMAN (Welland): Monsieur l'Orateur, je considère que ce serait en quelque sorte une inutile répétition que d'entreprendre de discuter le rapport Gutelius-Staunton, après l'analyse si serrée et si complète qu'en a faite l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux. Le discours qu'il a prononcé à cette occasion et au sujet duquel je tiens à le féliciter, va de pair avec ce que nous avons entendu de mieux dans cette Chambre. Il a disséqué le rapport de la première à la dernière ligne, et l'a laissé dans toute sa hideuse nudité.

J'attendais avec intérêt le discours du solliciteur général. Il y a quelques jours un journal de Toronto publiait son portrait avec cette légende: "Une étoile naissante du parti conservateur", et j'avais hâte de voir de quel éclat brillerait cette étoile ce soir, dans la discussion de cette question importante. Après l'avoir entendu, je suis forcé d'avouer que si les espérances du parti conservateur ne vont pas au delà, nos honorables amis de la droite ne peuvent pas prétendre à atteindre des hauteurs considérables.

Quelques instants avant de reprendre son siège, le solliciteur général a dit que le rôle d'une opposition était de critiquer. Cette parole m'a frappé et je me suis demandé si mon honorable ami ne se croyait pas encore dans l'opposition. A tout instant, il désignait l'honorable député de Renfrew-sud comme le ministre des Chemins de fer et des Canaux et il parlait exactement comme s'il eût été encore dans l'opposition. Tout son discours m'a fait l'effet d'un plaidoyer étroit, absolument dénué de vues larges et de conceptions originales, comme on aurait pu en attendre d'un homme sur lequel un parti fonde ses espérances.

Le rapport Gutelius-Staunton a été soumis à l'approbation des membres du Parlement et l'honorable député de Renfrew-sud a proposé un amendement condamnant le rapport. Cet amendement, je l'approuve absolument.

On parcourrait inutilement ce document, du commencement à la fin, pour y trouver le moindre indice d'un désir d'impartialité ou la preuve que les commissaires se rendaient compte de la gravité de leur mission. Le solliciteur général dit que nous avons reproché à M. Staunton d'avoir pris part aux luttes politiques et il nous répond que ce dernier était libre d'agir comme il l'entendait. M. Staunton a été désigné par la couronne pour faire partie d'une commission royale chargée de faire une enquête sur les questions qui lui étaient soumises et pour traiter avec justice et impartialité toutes les parties intéressées. Est-ce le rôle d'un juge impartial de descendre du tribunal et de se constituer l'avocat d'une des parties? C'est cependant ce qu'a fait M. Staunton. On aurait supposé que les commissaires chargés d'instruire un enquête sur cette question importante qui met en jeu l'honneur et la réputation de citoyens occupant de hautes positions dans le pays—les commissaires du chemin de fer Transcontinental—auraient dit aux intéressés:

"Nous faisons une enquête dans cette affaire et nous allons entendre des témoins; la preuve peut vous être défavorable, à certains égards, et nous vous fournirons l'avantage soit d'être présents, lorsque les témoins seront entendus, soit d'être représentés par procureur ".

Est-ce là ce que les commissaires ont fait? Non. Ils ont tenu une enquête à huis clos. Ils ont fait venir les témoins de leur choix et ce, quand il l'ont voulu; ils ont entendu la preuve qui leur convenait et qui servait le but qu'ils voulaient atteindre; après cela, ils jettent ce document dans l'arène parlementaire, en disant: "Sur cette preuve incomplète nous basons notre rapport de ces actes condamnables." J'affirme que ce fut une enquête partiale; ce ne fut pas l'enquête d'une commission royale, mais celle grassement rémunérée par ce Gouvernement, pour trouver, si cela était possible, un moyen quelconque de condamner la commission du Transcontinental, et, de propos délibéré, je déclare que ce rapport ne contient, de la première à la dernière ligne, la moindre trace d'une preuve quelconque qui vienne à l'appui des conclusions qui le terminent. Il est basé sur une preuve incomplète et ses aperçus et ses insinuations constituent une insulte à l'adresse de la classe éclairée des hommes d'affaires de ce pays. Que trouvons-nous? Qu'on prenne le premier paragraphe dont il a déjà été question:

Jusqu'à la nomination du major R. W. Leonard, qui eut lieu dans l'automne de 1911, aucun des membres de la commission ne connaissait, ni par expérience ni par étude, la construction ou l'exploitation d'un chemin de fer.

On a dit qu'il était nécessaire que les membres de la commission du Transcontinental fussent des hommes de chemins de fer expérimentés. Le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même n'est pas un homme de chemin de fer; cela ne l'empêche pas toutefois de construire continuellement des chemins de fer et des canaux.

Le major Leonard est un homme très estimable que je connais parfaitement bien et je n'ai rien à dire contre lui, mais ce n'est pas lui causer du préjudice que de dire qu'il n'a jamais, de sa vie, construit ou administré un chemin de fer et que, sous ce rapport, ses connaissances ne l'emportent pas sur celles d'aucun autre habitant de ce pays, les miennes comprises. Pourquoi le citer comme le type de la perfection, lorsqu'il s'agit de la construction et de l'exploitation des chemins de fer?

Que disent encore les commissaires? L'honorable ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux a fait allusion au dernier paragraphe des conclusions, je parle de celui qui a trait à l'extravagance.

Qu'on me permette de m'occuper d'un autre paragraphe qu'on trouve à la page 24. Je fais observer à la Chambre et au pays que jamais personne n'a publié de déclaration plus risquée et, si on laisse de côté ces commissaires royaux, que celle qu'on trouve à cette page. Tout le monde, ici, comme dans tout le pays, connaît le regretté feu Charles M. Hays. Celui qui l'a connu sait que jamais le Canada n'a compté au nombre de ses habitants un homme plus noble de caractère, d'un esprit plus pénétrant, possédant plus à fond la connaissance de tout ce qui se rattache à la construction des voies ferrées. Ce fut l'homme qui posa les données de la construction de ce grand Tronscontinental national. Nous nous rappelons le premier discours qu'il a prononcé, au comité des chemins de fer, en faveur de ce projet. Que disent ces commissaires?

Nous considérons—et nous savons la portée de cette affirmation—que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, au lieu de désapprouver les dépenses exagérées de ces commissaires inexpérimentés, les a plutôt favorisées.

Si la compagnie se proposait réellement d'exploiter ce chemin de fer une fois construit, aux termes de son engagement et en payant le prix de loyer convenu, nous ne pouvons attribuer sa négligence qu'à deux motifs, soit une complète indifférence à l'endroit des intérêts de ses actionnaires, soit le désir de réaliser les plus grands bénéfices immédiats en augmentant le coût de la construction de 353 milles de voie ferrée, dont elle était chargée à titre d'entrepreneur.

Voilà une commission bien crédule, en vérité, si elle s'en remettait à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—un entrepreneur ayant intérêt, à ce titre, à favoriser une haute classification—pour le rejet d'une mauvaise classification, lorsqu'il s'agissait des autres entrepreneurs. Il eût fallu un entrepreneur plus que désintéressé pour chercher à réduire les dépenses, quand on le chargeait de construire un septième de toute la voie.

Je dis que cette allégation est un libelle à l'endroit de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que préside, en Angleterre, M. Smithers, un homme très distingué, et qui est administrée, en Angleterre également, par un bureau de direction dont les membres appartiennent aux rangs les plus élevés du monde financier et, que présidait, au nom de notre pays, le regretté feu C. M. Hays. Je veux demander au premier ministre et aux membres de son Gouverne-

ment s'ils entendent se faire l'écho de cette imputation que je viens de lire. S'ils le font, ils entretiennent à ce sujet un sentiment que je ne puis leur prêter.

Je tiens à faire quelques observations au sujet des arguments qu'a invoqués l'honorable solliciteur général dans la réponse qu'il a fait au discours de l'honorable représentant de Renfrew-sud. Il a parlé de la voie d'accès sur Winnipeg et il s'est plaint du fait que cette voie ferrée pénétrait dans cette ville par un pont sur treillis et un remblai fort élevé. J'ignore s'il est ou non partisan d'un remblai, mais je tiens à lui dire ceci: cet ouvrage se trouve à cet endroit, parce que les commissaires des chemins de fer du Canada ont décidé qu'il en fût ainsi et que l'espace compris sous ce treillis fût rempli. C'est le seul moyen moyen de pénétrer dans cette ville.

Si l'honorable député dit que ce moyen est inefficace, autant vaut pour lui affirmer que le Grand-Tronc, le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien ne peuvent pénétrer, par un viaduc, à Toronto même. Les commissaires des chemins de fer ont ordonné à cette compagnie de pénétrer dans cette ville par un chemin de fer élevé sur un viaduc. C'est de cette façon que le Transcontinental pénétrera dans Winnipeg.

J'ai peu de chose à dire à ce sujet, en vérité. Mon honorable ami de Renfrew-sud a expliqué la situation sous toutes ses faces. Il a déclaré que le Transcontinental a la meilleure voie d'accès qu'on puisse trouver pour pénétrer à Winnipeg. Le solliciteur général soutient le contraire. Je suis prêt à laisser les choses en l'état, quant à moi, et à laisser le peuple se prononcer sur l'exactitude ou la fausseté de ces assertions contradictoires. J'ose dire que le peuple acceptera la déclaration de mon honorable ami de Renfrew-sud de préférence à celle de l'honorable solliciteur général

Nous en arrivons ensuite à une autre question qui nous concerne d'un peu plus près, celle des ateliers de Transcona. L'honorable solliciteur général dit que M. Staunton peut à bon droit ne pas se rendre à l'avis d'avocats dont l'opinion fait autorité, en ce pays. Il reconnaît que M. Lynch-Staunton fait erreur dans l'interprétation qu'il fait de la loi.

M. MEIGHEN: Je ne dis pas cela.

M. GERMAù: Qui ne dit mot consent. Son département, le ministre de la Justice, M. Newcombe, sous-ministre de la Justice, et le conseiller légiste peuvent tous parler dans ce sens .Si le solliciteur général ne partage par leur avis et s'il accepte l'opinion de M. Lynch-Staunton, tant mieux pour lui. Toujours est-il qu'il dit qu'il n'existe pas de raison qui empêche M. Lynch-Staunton de ne pas accepter l'opinion d'autres avocats éminents. Et pourquoi pas? M. Lynch-Staunton est un excellent avocat et un homme très estimable. Je n'ai pas un mot à dire contre lui. C'est un partisan très violent. Je ne crois pas qu'en créant ce vaste univers le bon Dieu a donné la vie à un homme plus attaché à un parti quelconque que ne l'est M. George Lynch-Staunton et je ne pense pas que le Seigneur a jamais renouvelé l'épreuve. Cependant, ainsi que je viens de le dire, c'est un homme estimable. Ce n'est pas parce qu'il ne partage pas l'avis des avocats qui font autorité que je me plains, mais c'est parce qu'il dit: Selon la loi, vous ne deviez pas construire ces ateliers en faisant exécuter ces travaux, vous avez gaspillé $4,500,000 de l'argent du peuple. S'il eut dit: Selon la loi, je ne crois pas que vous auriez dû construire ces ouvrages, mais tous les avocats dont l'opinion fait autorité sont contre moi; le ministre de la Justice, le sous-ministre de la Justice, les avocats importants du Canada, et sir William Whyte, l'arbitre, sont tous contre moi, au point de vue de la pratique, voilà pourquoi, bien que j'estime que tous ceux-là se trompent, à mon sens, vous avez raison et je reconnais qu'on a eu un motif suffisant pour dépenser cet argent.

Pourquoi ne parle-t-il pas ainsi? N'est-ce pas là ce qu'aurait fait un commissaire royal, s'il avait été un commissaire royal honnête et juste? Mais, non, il a dit: Vous vous trompez tous, en droit, et, puisqu'il en est ainsi, vous avez gaspillé $4,500,000 de l'argent du peuple. Cette dépense est considérée par tout le pays comme étant extravagante et inutile. En sa qualité de commissaire, il aurait dû dire en parlant des commissaires: Je crois que vous faites erreur, au point de vue de la loi, mais comme on nous a tenus pour intègres, je suis prêt à dire que cet argent a été dépensé à propos.

Mon honorable ami a dit quelques mots au sujet du coût de ce chemin de fer. Nous connaissons le coût de cette voie ferrée et celui des autres chemins de fer. On a débattu cette question dans tous ses détails et je n'ai pas besoin de fatiguer la Chambre, en lui rappelant des chiffres déjà fournis.

L'honorable député en vient ensuite à parler de ce que nous appelons "montées par élan". Il serait utile de savoir au juste où nous en sommes rendus quant à cette question. Il est certain que les ingénieurs

sont loin de professer le même avis sur la question de savoir si l'on doit établir des montées par élan ou bien des rampes de 0.4 pour 100 et de 0.6 pour 100, tel qu'il est prévu. Pourquoi a-t-on fait cela? Pourquoi a-t-on prévu des rampes de 0.4 pour 100, dans le sens de l'est, et des rampes de 0.6 pour 100 dans le sens de l'ouest et pourquoi les commissaires s'en sont-ils tenus si étroitement à cette règle? Avaient-ils raison ou tort d'en agir ainsi? Le fait simple, c'est que les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, ceux de la commission des chemins de fer et ceux du Gouvernement se sont réunis pour arrêter les plans et devis de la construction de ce chemin de fer et qu'ils ont suivi les données exposées par M. Hays et les directeurs de cette compagnie de chemin de fer. Le bureau des directeurs anglais, représentés par M. Hays, au Canada, a dit: Nous voulons un chemin de fer construit de Winnipeg à Moncton, pourvu de rampes de 0.4 pour 100, dans le sens de l'est, et de 0.6 p. 100, dans le sens de l'ouest; voilà la ligne que nous exploiterons et dons nous acquitterons le loyer.

Voilà le genre de voie que l'on avait projeté de construire, la voie dont la construction était commencée et se poursuivait au moment où le Gouvernement actuel intervint pour gâcher l'entreprise. C'est à cela que ce résume toute la question. La Grand-Tronc-Pacifique a commencé et poursuit la construction d'un voie du même type à l'ouest de Winnipeg. Cette compagnie tenait à l'établissement entre l'Atlantique et le Pacifique d'une voie ferrée pourvue de rampes semblables, et elle connaît assez le territoire que cette ligne est destinée à desservir pour savoir que l'on pouvait aisément construire de ces rampes sans avoir à débourser des sommes folles. C'est une sottise d'alléguer que tel ingénieur est en faveur de la rampe d'impulsion tandis que tel autre est d'un avis contraire.

Peu n'importe que ces rampes soient avantageuses ou non; l'essentiel est de s'en tenir au courant relatif à la construction du Transcontinental. Tel était le programme de l'ancien Gouvernement. Ce programme, le peuple l'approuvait sans réserve en 1904; en 1908, il l'approuvait encore de façon non équivoque, bien que l'on eût alors ressassé à en donner des nausées à la Chambre tous les arguments que le solliciteur général a encore invoqués ce soir contre ce chemin de fer de premier ordre. Ce programme, le peuple l'approuve encore.

M. MEIGHEN: L'honorable député se trompe; c'est avant l'élection de 1911 que l'on a invoqué ces arguments-là.

M. GERMAN: Il ne fut pas question de cette entreprise à l'élection de 1911; l'attention se portait sur autre chose. Ces rampes d'impulsion ou de vitesse n'ont aucune importance du moment que l'on admet que les rampes prescrites par les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique et par la commission du Transcontinental sont celles qui devaient être établies, que ce sont celles qui sont le plus propres à doter le pays du meilleur chemin de fer du Canada, que dis-je, de toute l'Amérique. La construction d'une ligne de ce type permettrait de mettre en circulation les trains les plus considérables qu'on pût voir en Amérique.

En traitant la question des rampes, le solliciteur général a dit qu'il est impossible de remorquer quatre-vingt-dix-neuf wagons en un seul train. Il s'est trompé. A l'heure actuelle il existe au Canada un chemin de fer sur lequel on remorque non pas quatre-vingt-dix-neuf wagons, mais cent et même davantage.

M. NESBITT: Cent vingt.

M. GERMAN: Oui, cent vingt; et ce chemin de fer, c'est le Michigan-Central.

M. MEIGHEN: Des wagons chargés?

M. GERMAN: Chargés; je les ai comptés plus d'une fois.

M. MEIGHEN: Comment pouvez-vous savoir qu'ils étaient chargés?

M. GERMAN: Quand ils sont scellés il y a lieu de croire qu'ils sont chargés. Pour aller de Chicago à New-York, ces trains passent par la ville de Welland où j'habite. Les rampes de la division sud-canadienne du Michigan-Central sont précisément semblables à celles que l'on établira sur la ligne du Transcontinental national.

Mon honorable ami dit que les rampes du Pacifique-Canadien sont à inclinaison alternative; je n'en doute pas. Je crois que lorsqu'elles construisent des lignes nouvelles, toutes les compagnies de chemins de fer, règle générale, établissent un certain nombre de ces rampes dans le but de réduire les frais de construction. Ces rampes, on les modifie avec le temps, alors que les circonstances le permettent.

M. MEIGHEN: Celles dont j'ai parlé ont été établies récemment, quand on a reconstruit la ligne.

M. GERMAN: Je le sais; mais c'était pour les substituer aux rampes de 1 pour 100 qui sont beaucoup plus raides que les rampes d'impulsion.

M. GRAHAM: C'était pour surmonter l'obstacle.

M. GERMAN: Je suis passablement au fait de l'état de la ligne du Pacifique-Canadien à l'ouest de Winnipeg, bien que je ne le connaisse peut-être pas aussi parfaitement que le solliciteur général. Je sais qu'à l'ouest de Winnipeg le Pacifique-Canadien a entièrement reconstruit sa ligne au moins une fois sinon plus souvent. En coûte-t-il plus cher de construire immédiatement un chemin de fer de premier ordre que d'en établir un de deuxième ordre que l'on est obligé de reconstruire au bout de quelques années? Voilà toute la question en deux mots.

M. Hays, les directeurs et les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique ont pensé qu'il vaudrait mieux, pour répondre aux exigences du trafic, même aux débuts de l'exploitation, construire immédiatement un chemin de fer de premier ordre et payer l'intérêt du coût de la construction d'une telle voie ferrée que commencer par construire un ligne de deuxième ordre qui ne leur permettrait pas de faire face aux trafics sur lequel ils comptaient et qu'ils se proposaient de rechercher. Voilà pourquoi ils nous demandaient de construire une ligne de premier ordre et s'engageaient à payer l'intérêt du coût de l'entreprise. Qui pourrait les en blâmer?

Hier soir, l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) donnait presque à entendre que le Grand-Tronc-Pacifique ne prendra jamais possession de ce chemin de fer. Certes, c'est bien ce qui arrivera si le Gouvernement ôte assez de valeur au chemin de fer pour que la compagnie ne puisse pas faire face au trafic sur lequel elle compte.

Si le réseau est maintenu au niveau auquel il a été maintenu jusqu'à l'avènement du Gouvernement actuel au pouvoir, il est certain que le Grand-Tronc-Pacifique le prendra sous ses charges.

Mon honorable ami (M. Meighen) a parlé d'une façon assez cavalière des promoteurs et des actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je désirerais lui dire à lui, à cette Chambre et au pays que dans la loi ratifiant la convention avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, nous trouvons que la compagnie du Grand-Tronc, l'une des plus riches institutions du Canada, prête son appui au projet; qu'elle est obligée de prendre une grande partie des actions du Grand-Tronc-Pacifique et de les garder pendant toute la durée de ce bail, soit pendant cinquante ans. Cette compagnie est tenue de garantir les bons de la compagnie du Grand-TroncPacifique, pour le coût de la construction, au-dessus et en plus des obligations garanties par le Gouvernement. En vérité, mon honorable ami cherche à insinuer que la compagnie du Grand-Tronc, composée d'hommes appartenant à la meilleure société de la Grande-Bretagne, tente de continuer les dépenses de construction de ce chemin de fer, de façon à avoir une excuse pour violer les clauses du contrat. Ceci me semble complètement et absolument absurde. Cependant MM. Gutelius et Staunton disent que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a aucune idée d'économie, et qu'elle cherche à faire quelques misérables dollars en se chargeant des travaux de construction d'une partie de la voie. Chacun sait pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique est entré en concurrence pour ce travail. Ses officiers ont expliqué leurs raisons d'une façon absolument claire, en temps utile. Ils ont dit: Nous entrerons aussi en lice comme concurrents, de façon à maintenir les prix de ces travaux; nous verrons ce que les travaux coûteront et nous soumissionnerons nous-mêmes, et si nous ne pouvons pas trouver les matériaux et l'outillage pour construire nous-mêmes, nous céderons nos entreprises à des sous-traitants à notre prix, et nous verrons que la ligne soit construite à un prix raisonnable et d'après des principes économiques. Voilà pourquoi la compagnie s'est lancée dans la construction. Je suppose qu'elle est aussi contente de faire les quelques piastres qu'elle peut empocher que le serait un autre entrepreneur, mais son but primitif était de maintenir bas le coût des travaux.

Mon honorable ami dit que les rampes d'impulsion ne dégradent pas la voie. Elles rendent plus difficile la remorque des trains par les locomotives, car un train lourd ne peut pas être remorqué sur une voie où il y a des rampes d'impulsion comme sur une voie à rampe normale. Le but primitif de toute compagnie de chemin de fer en Amérique est de réduire la rampe de son réseau de façon à pouvoir remorquer les trains les plus lourds possibles. Le Grand-Tronc l'a fait et le Pacifique-Canadien le fait actuellement. Tous les réseaux des Etats-Unis le font parce qu'ils y sont obligés, afin de faire concurrence aux voies

navigables dans le transport du fret. Ils réduisent constamment leurs rampes à la proportion la plus basse possible. Bien qu'une rampe d'impulsion ne puisse pas déclasser une voie au point de la rendre impraticable, la compagnie peut naturellement remorquer des marchandises, mais elle ne peut pas remorquer la même proportion et à aussi bon marché.

Mon honorable ami (M. Meighen) dit qu'il n'a jamais entendu parler de M. Berry. Mon honorable ami est encore jeune. Il en entendra probablement parler plus tard. Il en a entendu parler dans cette discussion du moins. J'ai entendu parler de M. Berry, et je puis corroborer ce qui dit l'honorable député de Renfrew-sud, qu'il est la plus grande autorité en matière de chemin de fer en Amérique. Ce qu'il ignore en fait de construction de chemin de fer, de rampes, et de classement d'un réseau pour le transport des marchandises, ne mérite pas d'être cherché par âme qui vive sur ce continent. Je me fie absolument à ce qu'il dit.

Mon honorable ami a aussi parlé des courbures et des treillis. Je puis dire ceci quant à ces derniers. Il a lu la déposition de M. Woods à l'effet que le Grand-Tronc consentait à l'emploi de treillis de bois. Quelle est la situation?

Le Grand-Tronc voulait qu'on les mît à condition que le Grand-Tronc-Pacifique fût autorisé à les remplir plus tard, et ainsi retarder l'effet du bail de quelques années, et faire perdre au pays 3 pour 100 sur le coût total de construction. Ses directeurs disaient: Nous ne prendrons por le réseau comme entreprise en exploitation si des treillis de bois sont construits, mais nous les remplirons et nous retarderons le loyer pendant ce temps. Qu'auraient dit les honorables députés de l'autre côté si cela avait été fait? Quels cris d'indignation nous aurions entendus de la part du solliciteur général?

Il aurait dit: Pourquoi n'avez-vous pas rempli votre engagement et construit une voie de premier ordre?

Pour ce qui est des courbes, c'est exactement la même position. Tous les points ont été réglés, comme je l'ai déjà dit, entre la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, par l'intermédiaire de M. Hays, représentant le bureau des directeurs anglais, les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, les ingénieurs de la commission et les ingénieurs du gouvernement. Ils se sont mis ensuite à construire un chemin de fer de la classe qu'ils avaient convenu, et c'est un chemin de fer de cette classe, sans détérioration, qu'il fallait construire. Pour montrer que c'était bien là l'intention, pour montrer que c'était bien là l'objet du Grand-Tronc-Pacifique, aussitôt que ce Gouvernement a tenté de rabaisser la classe du chemin de fer en y introduisant des pentes d'impulsion, il a reçu une lettre de M. Chamberlin, le président du Grand--Tronc-Pacifique, disant: Vous détériorez la ligne et nous ne l'accepterons pas. Il répudie immédiatement la proposition et il attire immédiatement l'attention du commissaire des chemins de fer, le major Leonard, ce grand constructeur de chemins de fer, sur le fait que la ligne est déclassée, que la convention est violée et il ajoute que si cela continue la compagnie ne se considérera pas obligée d'accepter la ligne. Et cette lettre existe encore comme une menace à ce Gouvernement ou à tout autre gouvernement de ne pas accepter la ligne. Quand, l'an prochain, vous aurez terminé complètement la ligne, qu'elle sera prête à la circulation des trains, que vous direz au Grand-Tronc-Pacifique: Voici la ligne achevée; il vous dira: Voici la lettre que nous vous avons écrite il y a deux ans dans laquelle nous nous sommes plaints que vous déclassiez la ligne et par l'intermédiaire de votre solliciteur général, vous avez admis devant la Chambre des communes que c'était là l'effet de vos actes, pourquoi alors serions-nous forcés d'accepter la ligne? L'honorable ministre n'a-t-il pas placé dans les mains des avocats du Grand-Tronc-Pacifique la plus forte arme qu'ils pouvaient avoir pour soutenir leur attitude. Le Gouvernement a violé son engagement avec le Grand-Tronc-Pacifique et il continue de le violer, à moins qu'il ne cesse l'emploi de rampes d'impulsion et en revienne à la situation telle qu'elle était avant le renvoi des anciens commissaires.

M. MEIGHEN: Pendant que l'honorable membre en est sur ce point, aurait-il la bonté de lire la partie du contrat qui interdit l'usage des viaducs en bois et des pentes d'impulsion?

M. GERMAN: Le tout en bloc a été approuvé.

M. MEIGHEN: Lisez la clause du contrat.

M. GRAHAM: Continuez votre argumentation, je vais la trouver.

M. GERMAN: Maintenant, le solliciteur général dit que le pays a perdu $6,200,000 parce que l'ex-ministre des Chemins de fer

a refusé de faire ces changements. Je le défie de trouver dans toutes ces dépositions un iota qui justifie son affirmation.

M. MEIGHEN: Pourquoi l'honorable député ne m'a-t-il pas demandé cela pendant que je parlais, alors que j'avais toutes les dépositions devant moi?

M. GERMAN: L'honorable ministre a encore les dépositions devant lui.

M. MEIGHEN: Non, je ne les ai pas actuellement.

M. GERMAN: Il n'y a rien qui montre que le pays ait perdu un sou parce que l'ex-ministre des Chemins de fer a refusé de faire ces changements. Et ce qui est bien plus fort, la prétention que ces rampes auraient dû être établies n'est pas du tout appuyée par les dépositions dans ce rapport. Nous avons des ingénieurs qui disent que des économies auraient pu être réalisées si des rampes d'impulsion avaient été employées. Des fois ils s'expriment en pourcentages et d'autres fois autrement. Il n'y a pas de preuve montrant qu'une somme importante aurait été épargnée par l'emploi de rampes d'impulsion. Mais ils ont démontré l'objet de cette proposition—un chemin de fer de première classe construit aussi rapidement que possible. Cela est prévu dans les clauses 42 et 43 de la convention.

Et, monsieur, il me semble que la lecture de ces clauses est suffisante non seulement pour justifier la conduite des anciens commissaires, mais aussi celle de l'ancien Gouvernement **et assez pour justifier** le Gouvernement actuel de revenir aux travaux réguliers que l'ancien Gouvernement avait commencés:

Par les présentes il est déclaré et convenu entre les parties à ce contrat que l'aide accordée par les présentes est donnée par le Gouvernement du Canada dans le but exprès d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La Compagnie accepte cette aide à ces conditions, et s'engage à ce que toutes les marchandises ayant leur provenance primitive de ce chemin de fer ou de ses embranchements, quand l'expéditeur ne leur aura pas spécialement désigné une route différente, soient, quand ils sont destinés à des points canadiens, transportées complètement sur le territoire canadien, ou entre des ports intérieurs canadiens, et que les taux directs sur les marchandises d'exportation, du point d'origine au point de destination ne soit jamais plus considérable par les ports canadiens que par les ports des Etats-Unis.

Comment peut-on raisonnablement supposer que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, étant obligée de transporter sur une plus longue distance que les lignes américaines les produits du Nord-Ouest, jusqu'à l'océan Atlantique, pouvait espérer obtenir du trafic à moins d'avoir un chemin de fer du plus haut type possible? Nous avons là la raison évidente pour laquelle la ligne devait être de première classe. La loi dit encore:

La Compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que sous tous rapports elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir: le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Cela n'est-il pas une réponse suffisante aux arguties du solliciteur général? Je soumets que c'est une réponse complète à ses prétentions concernant la construction de cette ligne. Afin de pouvoir effectuer le trafic à aussi bas prix qu'il pouvait l'être par des routes plus courtes, il fallait construire une ligne de première classe, et les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique ont dit à l'ancien Gouvernement: Construisez-nous une ligne de ce genre et nous vous en paierons le loyer que vous demandez pour l'exploiter. Nous vous assurerons un trafic d'entier parcours sur le territoire canadien qui développera vos ports de mer, colonisera vos immenses territoires du Nord-Ouest et bénéficiera à tout le Canada. Mon honorable ami dit que cette ligne n'obtiendra pas de trafic. Je suis peiné d'entendre ces petites Canadiens parler ainsi dans la Chambre des communes. Lors de la construction du Pacifique on entendait les conservateurs réclamer un Canada plus grand; les produits de l'Ouest devraient inonder l'Est; les produits de la mère patrie devaient être transportés dans l'Ouest par ce grand chemin de fer Transcontinental. Le Canada se développerait et deviendrait une ruche d'industrie, grâce à leur grande diplomatie et leurs efforts énergiques. Mais lorsqu'un gouvernement libéral commence la construction d'un nouveau transcontinental, mieux construit, traversant un pays beaucoup meilleur, atteignant directement les ports canadiens, nos petits torys canadiens viennent nous dire: Lorsque vous aurez construit cette ligne vous n'aurez pas de trafic, vous ne pourrez pas payer l'intérêt sur l'argent que vous y aurez dépensé. Le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas suffisamment de trafic pour payer son loyer au Gouvernement, et toute l'entreprise finira par la banqueroute. Je regrette beaucoup d'entendre exprimer ces sentiments aujourd'hui dans la Chambre des communes

de Sa Majesté. J'ai plus de foi que cela dans le Canada. Pour ne parler que de la partie nord de la province d'Ontario, il ne s'écoulera pas sept ans, pas même cinq ans, avant qu'un trafic local très profitable ne se fasse sur cette ligne et n'aide considérablement à payer le loyer convenu. Je lirai maintenant à l'honorable solliciteur général la clause du contrat dans la loi du Transcontinetal national. Les termes en sont comme suit:

Afin d'assurer pour la protection de la Compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'Est du dit chemin de fer, la construction économique du dit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, et est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la Compagnie avant le début des opérations de construction, et que les dits travaux seront exécutés en conformité des dits devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le Gouvernement et de l'ingénieur en chef de la Compagnie; et au cas de désaccord quant au devis, et au cas où les ingénieurs ne s'entendront pas à l'égard des travaux, le différend sera décidé par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre, a être choisi de la manière réglée en l'article 4 du présent contrat.

M. MEIGHEN: Je sais très bien que cette clause est dans le contrat, mais l'honorable député sera-t-il assez bon de nous expliquer comment elle peut empêcher de faire des viaducs en bois, et des montées par élan?

M. GERMAN: Cette clause n'empêche pas les viaduc en bois; elle n'empêche pas les montées par élan; elle n'empêche pas les billots ronds, si les ingénieurs y consentent, mais les ingénieurs n'ont pas voulu faire de montées par élan, de viaducs en bois, ni employer des charpentes en bois.

M. MEIGHEN: L'honorable député ne peut pas dire que le devis empêchait de faire des montées par élan et des viaducs en bois.

M. GERMAN: M. Chamberlain dit que le devis l'empêchait, et comme il est président du Grand-Tronc-Pacifique, il aura grand soin d'exiger la disparition de ces montées par élan avant d'accepter la ligne.

M. MEIGHEN: Dites-nous donc quelle partie du devis empêche d'établir ces montées.

M. GERMAN: Je ne lis pas dans le moment le devis; je lis la loi qui l'autorise.

M. MEIGHEN: Et le statut dit que le devis seul peut les exclure, et il ne les exclut pas.

M. MACDONALD: Le devis y pourvoit-il?

M. GERMAN: L'honorable solliciteur général va être obligé de modifier les opinions qu'il exprime comme avocat. Il ferait mieux de consulter son ami M. Lynch-Staunton.

M. MEIGHEN: Montrez-moi quelle partie du devis les exclut.

M. GERMAN: Quant au trafic, le député de Renfrew-sud dit que selon M. Tye, des trains de 8.05 dans les deux directions chaque jour développeraient un trafic et donneraient un revenu suffisant, non seulement pour payer les frais d'exploitation et le loyer prévus dans la convention, mais pour assurer un joli profit. Je suis assez optimiste comme Canadien pour dire qu'à l'expiration du terme de sept ans on verra circuler sur cette ligne, chaque jour, des trains de 8.05 non seulement dans une direction, mais dans les deux directions.

Une VOIX: Il va falloir commencer par changer de gouvernement.

M. GERMAN: C'est ce qui va arriver à la prochaine consultation populaire, quand on aura bien compris ce qu'il fait de cette grande entreprise nationale que le peuple a déjà approuvée à deux reprises. Le pays est assez vaste pour alimenter trois transcontinentaux, et le Grand-Tronc-Pacifique étant le meilleur, aura le trafic. Il est assez naturel que le Pacifique-Canadien prenne quelque ombrage de la construction de tout premier ordre du Transcontinental. Des ingénieurs du meilleur renom, les experts des plus distingués en fait de chemins de fer m'ont affirmé que sitôt le Grand-Tronc-Pacifique achevé et en exploitation, le Pacifique-Canadien se verrait obligé de reconstruire sa ligne pour concurrencer le Grand-Tronc-Pacifique, et c'est même ce qu'il a commencé à faire. Il va être obligé de reconstruire sa ligne et d'en adoucir les rampes. Je le sais parce que mes relations avec les propriétaires de chemins de fer me l'ont appris, c'est le chemin de fer aux rampes les plus douces qui accapare le trafic.

Mon honorable ami a parlé de la question des soumissions. Je citerai à ce sujet une couple de passages de ce précieux rapport de MM. Gutelius et Saunton. Voici ce que j'y trouve, tout d'abord:

La façon dont la commission a invité les entrepreneurs à soumissionner, les garanties

extraordinaires qu'on exigeait d'eux, et l'idée de répartir la construction de la plus grande partie de la voie en lots d'entreprises démesurés, tout cela a eu pour résultat de restreindre le nombre des soumissionnaires à cinq entrepreneurs seulement, pour 806 milles de la voie. Onze sociétés d'entreprise ont obtenu tous les travaux, qu'elles ont ensuite partagés entre plus de cent sous-traitants. Ces derniers auraient probablement soumissionné pour l'entreprise si elle eût été divisée en un plus grand nombre de lots et si l'on n'avait exigé d'eux que les garanties ordinaires demandées pour les autres entreprises de l'Etat. Ce qui prouve bien quels jolis bénéfices ont touchés ces onze sociétés d'entreprise, c'est qu'elles ont, paraît-il, réalisé $8,800,000 sur les travaux concédés aux sous-traitants.

Ils disent qu'une division en plus petites sections aurait provoqué un plus grand nombre de soumissions et une plus grande concurrence. J'ai déjà entendu dire la même chose dans la Chambre. Ce qui est vrai, malgré tout, c'est que, dans notre siècle, les grands travaux ne sont pas entrepris de cette façon. La division d'entreprises en petites sections est chose du passé. On travaillait alors avec des chevaux, des râcloirs, des charrues, des pelles, des piques, des brouettes et des voitures. Aujourd'hui on emploi des excavateurs, des forets et des grues à vapeur. On offre l'ouvrage à faire par grandes sections. Pourquoi? Parce que l'outillage coûte tellement cher qu'un entrepreneur ne peut faire de soumissions pour une petite section, il n'y trouverait pas de profit. On a parlé du canal Welland. J'en sais quelque chose. On l'a fait construire par petites sections et par des centaines de petits entrepreneurs qui faillissaient en assez grand nombre pour tenir le Gouvernement dans des difficultés incessantes, au sujet de ces travaux. Que voit-on maintenant? On est à construire nu nouveau canal. Il aura une profondeur de 32 pieds, d'immenses écluses et coûtera $50,000,000. Il comptera neuf sections; elles coûteront, en moyenne, $5,000,000 chacune, à l'exception d'une seule. Celle-ci n'a qu'un mille de longueur, mais elle coûtera $10,000,000. Il a fallu adjuger en une seule section les travaux relatifs à cette dernière partie. Il y aura une couple d'autres sections; elles seront courtes, mais elles coûteront fort cher: plus de $5,000,000, en moyenne. Eh bien, qu'est-il arrivé quand il a été question d'entreprendre ces travaux? Pas un petit entrepreneur de l'Ouest ou de toute autre partie du Canada qui n'ait demandé comment les travaux allaient être adjugés, et si ce serait par petites ou par grandes sections.

Plusieurs s'adressèrent à moi et je questionnai à ce sujet M. Weller, ingénieur en chef du canal, qui me répondit: Nous allons certainement concéder ces ouvrages en sections assez étendues pour permettre à l'entrepreneur de rentrer dans ses frais de matériel, au moins, dans le cours des travaux. Et c'est bien ce qu'il fit. Il s'éleva de vives protestations. Le ministre des Chemins de fer eut maille à partir avec ses propres amis politiques, qui auraient voulu qu'il forçât M. Weller à diviser le parcours en courtes sections pour que les petits entrepreneurs eussent l'entreprise. M. Weller refusa et M. Cochrane, ministre des Chemins de fer et Canaux, à bon droit, l'approuva et déclara que la concession se ferait par sections étendues de manière à assurer l'exécution des travaux le plus rapidement possible.

C'est la seule manière dont un ouvrage de cette importance puisse s'exécuter. Cette entreprise est divisée en neuf sections.

Quatre seulement ont été adjugées, mais on pratique le morcellement des entreprises et on continuera de le pratiquer toujours. Aucune entreprise de quelque importance n'a été menée à bonne fin sans recourir au morcellement. Voyez le canal de l'Erié qui relie Buffalo à Albany. La concession s'est faite par énormes sections et il ne s'est pas trouvé une section qui n'ait été sous-concédée, à peu près sur tout le parcours.

Examinons un peu ces soumissions. Je me propose de consigner dans le compte rendu des Débats les noms des adjudicataires, les chiffres de leurs soumissions, ainsi que leur comparaison avec l'évaluation de l'ingénieur et la soumission du soumissionnaire le plus voisin. La commission a prétendu que les soumissionnaires n'avaient été qu'en petit nombre, de sorte que l'entreprise avait été divisée entre quelques-uns, que la concurrence n'avait pas été active et que les entreprises avaient été adjugées à des amis des membres de l'ancienne compagnie. Voici la liste des enterprises:

Entreprise No 1:
Evaluation de l'ingénieur, $1,017,051.
Soumissionnaire le plus bas, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.
Adjugée à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à $989,895.
De $28,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $157,000 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 2.

Entreprise No. 2:
Evaluation de l'ingénieur, $326.341.
Soumissionnaire le plus bas, J. W. McManus Co. (à resp. lim.).
Adjugée à J. W. McManus Co. (à resp. lim.), à $289,190.

De $37,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $35,000 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 4.

Entreprise No 3:
Evaluation de l'ingénieur, $993,137.
Soumissionnaire le plus bas, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.
Adjugée à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à $767,434.
De $166,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.

Entreprise No. 4:
Evaluation de l'ingénieur. $2,356,389.
Soumissionnaire le plus bas, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.
Adjugée à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à $1,898,124.
De $600,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $103,000 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 2.

Entreprise No 5:
Evaluation de l'ingénieur, $2,232,891.
Soumissionnaire le plus bas, compagnie Kitchon.
Adjugée à la Willard Kitchon Company, à $1,646,253.
De $600,000 moindre que l'estimation de l'ingénieur.
De $48,372 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 7.

Entreprise No 6:
Evaluation de l'ingénieur, $1,478,395.
Soumissionnaire le plus bas, Lyons et White.
Adjugée à Lyons et White, à $1,385,941.
De $93,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $21,408 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soummissionnaires, 6.

Entreprise No 7:
Evaluation de l'ingénieur, $3,139,367.
Soumissionnaire le plus bas, M. P. et J. T. Davis.
Adjugée à M. P. et J. T. Davis, à $2,377,409.
De $700,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $135,079 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 3.

Entreprise No 8:
Estimation de l'ingénieur, $5,491,974.
Soumissionnaire le plus bas, M. P. et J. T. Davis.
Adjugée à M. P. et J. T. Davis, à $5,011,346.
De $480,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $7,208 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 4.

Entreprises Nos 9 et 10:
Evaluation de l'ingénieur, $6,172,000.
Soumissionnaires le plus bas, Hogan et McDonald, à $5,279,000.
Adjugées à Hogan et McDonald, comme une seule et même entreprise.
De $800,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $260,000 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 6.

Entreprise No 11:
Evaluation de l'ingénieur, $1,776,000.
Soumissionnaire le plus bas, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à $1,691,000.
Adjugée à la compagnie du Grand--Tronc-Pacifique.
De $85,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $260,000 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 3.

Entreprise No 12:
Evaluation de l'ingénieur, $5,715,000.
Soumissionnaires le plus bas, Macdonell et O'Brien, $4,599,000.
Adjugée à Macdonell et O'Brien.
De $1,200,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $324,000 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 2.

Entreprise No 13:
Evaluation de l'ingénieur, $4,000,000.
Soumissionnaire le plus bas, Macdonell et O'Brien, à $3,815,000.
Adjugée à Macdonell et O'Brien.
De $200,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.
De $61,000 moindre que toute autre soumission.
Nombre des soumissionnaires, 2.

Entreprise No 14:
Adjugée à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.
Evaluation de l'ingénieur, $3,985,000.
Soumissionnaire le plus bas, la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, $3,986,000.
$100,000 de plus environ que l'évaluation de l'ingénieur.
$436,000 de moins que la soumission la basse après celle-là.
Nombre de soumissionnaires, 2.

C'est la première entreprise où la soumission la plus basse dépasse l'évaluation de l'ingénieur. Après le Grand-Tronc-Pacifique, la soumission la plus basse a été celle de la Pacific Construction Company (E. F. Fauquier). M. Gutelius dit que cette entreprise n'aurait pas dû être adjugée à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, mais à M. E. F. Fauquier (la Pacific Construction Company). Dans cette affaire, le pays aurait perdu $436,000.

Entreprise No 15:
Adjugée à MM. E. F. et G. E. Fauquier.
Evaluation de l'ingénieur, $4,124,000 .
Les soumissionnaires les plus bas, MM. E. F. et G. E. Fauquier, $3,936,000.
$200,000 de moins environ que l'évaluation de l'ingénieur.
$379,000 de moins que la soumission la plus basse après celle-là.
Nombre de soumissionnaires, 2.

Nous arrivons maintenant aux entreprises nos 16 et 17, qui ont si fort troublé le repos des membres de la droite. Je vais mentionner les chiffres et je reviendrai ensuite sur ce que le solliciteur général a dit de ces deux entreprises.

Entreprise No 16:
Adjugée à MM. M. P. et J. T. Davis.
Evaluation de l'ingénieur, $3,224,000.
Les soumissionnaires les plus bas, MM. P. et J. T. Davis, $3,308,000.

$60,000 de plus environ que l'évaluation de l'ingénieur.
$94,536 de moins que la soumission la plus basse après celle-là.
Nombre de soumissionnaires, 2.

Entreprise No 17:
Adjugée à MM. M. P. et J. T. Davis.
Evaluation de l'ingénieur, $2,004,000.
Les plus bas soumissionnaires, MM. M. P. et J. T. Davis, $2,019,000.
$15,000 de plus environ que l'évaluation de l'ingénieur.
$80,000 de moins que la soumission la plus basse après celle-là.
Nombre de soumissionnaires, 2.

M. J. E. ARMSTRONG: L'honorable député aurait-il la complaisance de nous dire ce que ces entreprises ont effectivement coûté, au lieu d'évaluations qui ne valent guère mieux qu'une conjecture?

M. GERMAN: Si mon honorable ami désire se renseigner là-dessus, il devra s'adresser à la commission du Transcontinental, attendu que ce rapport n'en dit absolument rien. Les états que les ingénieurs ont envoyés à la commission du Transcontinental indiquent combien chaque entreprise a coûté.

M. J. E. ARMSTRONG: Le rapport mentionne la dépense effectuée jusqu'à la date de sa publication.

M. GERMAN: Mon honorable ami a ce rapport devant lui; qu'il le consulte s'il le désire. Ce que je dis, c'est que l'on n'y mentionne pas la dépense faite à l'heure présente. Cette dépense, vous ne pouvez la connaître que par les états transmis de fois à autre par les ingénieurs qui sont sur le terrain.

M. ARMSTRONG: Le rapport fait mention de la dépense effectuée jusqu'au jour de sa publication.

M. GERMAN: Mon honorable ami est à même de lire le rapport, s'il y tient. Pour moi, je dis ce qu'a été l'évaluation de l'ingénieur chargé de surveiller les travaux, c'est-à-dire de l'ingénieur en chef du Transcontinental. Je dis le chiffre des soumissions et le nombre des soumissionnaires, afin de montrer que, dans tous les cas, le plus bas soumissionnaire a eu l'entreprise, et que, dans tous les cas, la soumission a été de beaucoup inférieure à l'évaluation de l'ingénieur.

Entreprise No 18:
Adjugée à MM. E. F. et G. E. Fauquier.
Evaluation de l'ingénieur, $2,326,000.
Les soumissionnaires les plus bas. MM. E. F. et G. E. Fauquier, $2,101,000.
$225,000 de moins que l'évaluation de l'ingénieur.
$91,000 de moins que la soumission le plus basse après celle-là.
Nombre de soumissionnaires, 4.

[M. German.]

Entreprise No 19:
Adjugée à MM. O'Brien et Fowler.
Evaluation de l'ingénieur, $7,864,000.
Les plus bas soumissionnaires, MM. O'Brien et Fowler, $5,967,000.
$1,900,000 de moins que l'évaluation de l'ingénieur.
$436,000 de moins que la soumission la plus basse après celle-là.
Nombre de soumissionnaires, 4.

Entreprise No 20a:
Adjugée à MM. O'Brien et McDougall.
Evaluation de l'ingénieur, $1,513,000.
Les soumissionnaires les plus bas, MM. O'Brien et McDougall, $1,158,000.
$400,000 de moins que l'évaluation de l'ingénieur.
$126,000 de moins que la soumission le plus basse après celle-là.
Nombre de soumissionnaires, 2.

Nous arrivons maintenant à l'entreprise numéro 21, adjugée à M. J. D. McArthur. Les membres de la droite ont jeté feu et flamme à l'occasion de cette entreprise, pour laquelle il y a eu quatre soumissionnaires. Je vais donner les chiffres:

Entreprise No 21:
Adjugée à M. J. D. McArthur.
Evaluation de l'ingénieur, $13,756,000.
Le soumissionnaire le plus bas, M. J. D. McArthur, $13,010,000.
$746,000 de moins que l'évaluation de l'ingénieur.
$18,354, de moins que la soumission la plus basse après celle-là.
Nombre de soumissionnaires, 4.

C'est la dernière entreprise. MM. Gutelius et Staunton affirment néanmoins qu'il y a quelque chose d'irrégulier et de peu honnête dans l'adjudication de ces entreprises, qu'elles ont été données à des amis de la commission. Dans tous les cas, moins deux, la compétition a été vive, considérable le nombre des soumissionnaires, et de beaucoup inférieurs à l'évaluation de l'ingénieur la plus basse soumission. Dans tous les cas également le plus bas soumissionnaire a eu l'entreprise, et le chiffre de sa soumission a été de plusieurs milliers de dollars inférieur à celui de la soumission la plus basse, après celle-là. Comment MM. Staunton et Gutelius peuvent-ils, après cela, dire qu'il y a eu quelque chose d'irrégulier dans l'adjudication des entreprises.

En agissant de cette façon, ils restent d'accord avec la conduite étrange qu'ils ont tenue durant tout le cours de l'enquête. Ce n'est nullement une enquête qu'ils ont tenue, mais une inquisition.

Le seul objet vers lequel ont tendu tous leurs efforts, c'était de présenter, selon l'habileté dont ils étaient doués, un rapport qui fût défavorable et au parti libéral et au chemin de fer Transcontinental. Les anciens commissaires avaient dépensé à peu près

$140,000,000 à venir jusqu'au temps où ils se démirent de leurs fonctions.

MM. Gutelius et Staunton ont fouillé partout, pendant deux longues années, ils se sont efforcés de découvrir quelque opération qui leur aurait permis d'accuser la commission de malversation et d'établir que des sommes d'argent avaient été dépensées mal à propos; ils auraient bien voulu établir que des fonds avaient été détournés de leurs fins, et que l'on avait fourni des renseignements qui n'auraient jamais dû être donnés; mais après avoir fouillé tous les coins et recoins, ils n'ont pas été capables de constater qu'un seul dollar de l'argent du peuple avait été dépensé mal à propos. Voilà qui parle hautement en faveur de l'honnêteté, de l'intégrité, de l'impartialité et de l'entente des affaires que possédaient les anciens commissaires. Après deux ans de recherches minutieuses par deux commissaires à la dévotion du Gouvernement, on est obligé d'admettre que pas un seul dollar de ces $140,000,000 dépensés en dix ans n'a été détourné de son emploi.

Mais revenons maintenant aux entreprises de M. P. et J. T. Davis. Les travaux des entreprises nos 16 et 17 semblent avoir été le cauchemar des députés de la droite. L'honorable solliciteur général prétend qu'il ne s'agissait pas de la cession, mais de la vente d'une entreprise. Je me soucie fort peu de la signification que l'on donne aux termes, mais pour moi, il s'agit du transfert d'une entreprise de M. P. et J. T. Davis à O'Brien, O'Gorman et Compagnie.

Je suppose qu'il n'y a pas un député en cette enceinte qui niera à M. P. et J. T. Davis le droit de céder l'entreprise qui leur avait été adjugée à une société responsable, du moment qu'ils le désiraient. En considération de l'abandon qu'ils faisaient de l'entreprise, je suppose que les députés de la droite n'auraient rien trouvé à redire, s'il avaient reçu 2 p. 100 du coût des travaux. C'est uniquement parce qu'ils ont reçu 10 p. 100 que ces messieurs trouvent à redire à cette opération. M. M. J. O'Brien déclare que Davis voulait obtenir 15 p. 100, et connaissant ce dernier comme je le connais, je ne suis nullement surpris de la chose.

Est-ce qu'il y a quelque chose d'irrégulier dans ce marché? J'ai entendu le solliciteur général donner à cette question une réponse affirmative, et il se base pour cela sur le fait qu'ils ne commencèrent pas les travaux avant neuf mois, de sorte qu'à son avis les commissaires auraient dû annuler le marché et l'offrir à un autre entrepreneur. Je crois de mon devoir de faire insérer dans les Débats la réponse de l'ex-président de la commission, l'honorable M. Parent, à ce propos, vu qu'il s'agit ici d'une attaque dirigée contre lui personnellement, et non contre le parti libéral. C'est une attaque dirigée contre la président et les membres de la commission.

Au mois d'octobre 1909, M. C. M. Hays écrivit une lettre à M. Parent, pour se plaindre que les travaux n'avançaient pas; il lui proposait en même temps d'annuler le marché et de demander d'autres soumissions. Voici la réponse de l'honorable M. Parent à la lettre de M. Hays:

14 octobre 1909.

Cher Monsieur Hays,—La partie essentielle de votre lettre en date du 2 août au premier ministre, au sujet de certaines entreprises dans les lots "D" et "E", c'est la requête que vous faites d'annuler ces contrats. Dans ma réponse, je m'efforce donc d'établir que l'adjudication de l'entreprise s'étant faite d'une manière régulière à tous les points de vue—ce que vous admettez d'ailleurs,—il s'ensuit que si l'on adoptait la proposition que vous nous faites, nous commettrions une illégalité évidente.

J'ai pris connaissance de l'affirmation que vous faites, à savoir que les prix sont trop élevés, mais je n'ai pas cru nécessaire, pour la raison que je viens de mentionner, de discuter au long cet aspect de la question. Même en supposant que le prétexte invoqué fût légitime, je doute fort qu'il serait jugé suffisant aux yeux de la loi, pour rendre nuls des actes qui ont été accomplis régulièrement.

Pour les besoins de la discussion, cependant, je suis prêt à entrer dans les détails.

Entre autres preuves du désir de votre compagnie de voir ces entreprises adjugées au plus tôt, je citerai l'extrait suivant d'une lettre écrite par M. Morse au ministre des Chemins de fer, en date du 12 mai 1908:

'Afin de fournir un débouché au Grand-Tronc-Pacifique vers l'est à travers le nord de la province d'Ontario, on devrait accorder sans autres délais les entreprises pour les sections de l'intérieur, entre Lake-Superior-Junction et la ligne de Témiskaming au nord d'Ontario; il est entendu que le relevé du tracé est suffisamment avancé pour nous justifier d'en agir ainsi".

Nous nous sommes rendus à ce désir, et les contrats furent signés le 26 décembre de la même année. Comme la saison était très avancée, les entrepreneurs se virent dans l'impossibilité de transporter les fournitures et les matériaux dont ils avaient besoin, à temps pour commencer les travaux au cours de la saison suivante.

Nos formules de contrats, il est vrai, stipulent que les travaux doivent être commencés de suite, et se poursuivre avec diligence jusqu'à ce qu'ils soient terminés; dans le cas actuel, ils doivent être terminés le ou avant le 31 décembre 1910. Vous savez également, qu'il faut tenir compte des circonstances désavantageuses qui peuvent se présenter. A ce propos, je n'ai qu'à vous rappeler que c'est ce que nous avons fait à l'endroit de plusieurs de vos sous-traitants, à savoir. la J. H. Reynolds Construction Company, qui était fort arriérée dans ses travaux, et qui nous a créé

des difficultés sans nombre. Cette compagnie était incapable de continuer les travaux qu'elle avait entrepris, et à un moment donné, nous dûmes lui avancer de l'argent pour payer les salaires de ses ouvriers.

Et cependant votre compagnie n'a pas voulu faire le retrait de ses entreprises, bien qu'elles fussent presque en souffrance. Il est encore bien moins possible de le faire maintenant, alors que les circonstances sont tout autres.

Vous affirmez que les soumissions étaient basées sur l'entente que les travaux seraient mis en marché immédiatement et terminés dans un certain délai. Voyons ce qui en est. Comme il fallait transporter les fournitures par terre à grands frais, les prix étaient naturellement élevés. Il est possible que cela s'applique aux travaux exécutés sur la section voisine, mais l'écart ne serait pas aussi prononcé que vous le prétendez. Il y aura encore une grande distance à franchir par des chemins primitifs, tandis que le transport par rail jusqu'au point de livraison est loin d'être quantité négligeable et cette distance demeure encore la même. Quant aux conditions de la main-d'œuvre, que vous représentez comme favorables à cette époque, les soumissionnaires ont dû en tenir compte. Il n'est pas probable qu'on puisse se procurer des ouvriers à aussi bon marché qu'on l'espérait il y a un an, durant la période de gêne monétaire.

Il n'est donc nullement certain qu'il soit possible d'obtenir aujourd'hui de meilleurs prix qu'auparavant, si on faisait un nouvel appel à la concurrence. L'avantage qu'on pourrait gagner serait plus que contrebalancé par la perte de temps, sans compter la responsabilité assumée. Il s'écoulerait encore une année avant qu'un autre entrepreneur fût en mesure de se mettre à l'œuvre.

On nous dit qu'on a fait des préparatifs en vue de pousser activement les travaux, et il y a lieu d'espérer que ces deux sections seront prêtes en temps utile.

A tout événement, il serait impossible de se conformer à votre proposition, à moins que les entrepreneurs ne consentent à une nouvelle adjudication des travaux, ce qui semblerait une procédure des plus insolites.

Votre tout dévoué,

S. N. Parent,
Président.

Le solliciteur général tient à savoir quel est l'avocat qui a conseillé de faire l'annulation du marché; M. S. N. Parent est un des plus éminents avocats du Canada, et à son avis il serait illégal d'annuler ce marché.

Quant à savoir s'il a tort ou raison, c'est là une question que je ne prétends pas discuter, mais tel est son avis. Il est non seulement un des meilleurs avocats au Canada, mais pendant plusieurs années il a été premier ministre de la province de Québec et maire de la ville de Québec; il est un de nos hommes d'affaires les plus éminents et, en matière de construction de chemins de fer, il s'y entend autant sinon plus que cet étonnant major Leonard, le président de la commission et en réalité la commission tout entière. En présence de cette lettre, qui oserait dire qu'on a commis une irrégularité en transférant cette entreprise à des sous-traitants? M. P. et J. Davis avaient parfaitement le droit de céder leur entreprise à O'Brien ou à tout autre entrepreneur. Cela ne nous intéresse pas. La question est celle-ci : les MM. Davis ont-ils légitimement obtenu cette entreprise, et dans l'affirmative, avaient-ils droit de conserver l'entreprise? Si l'adjudication de l'entreprise s'est faite légitimement et si ces messieurs avaient droit de la conserver, la question est résolue en tant qu'ils sont intéressés; car ils avaient le droit de réaliser autant de bénéfices qu'ils le jugeraient bon.

Un entrepreneur qui, moyennant 10 pour 100, transfère son entreprise à un sous-traitant ne reçoit pas un bénéfice exagéré. En matière d'entreprises, je parle en connaissance de cause, car, depuis trente ans, j'ai été en relations d'affaires avec des entrepreneurs et au sujet de marchés de la plus haute importance. Je sais que des entrepreneurs ont parfois réalisé jusqu'à 15 pour 100 de bénéfice.

Je connais parfaitement leur manière d'opérer quand il s'agit de sous-traiter et je sais les bénéfices qu'ils réalisent. Un bénéfice de 10 pour 100 est une juste moyenne pour l'entrepreneur qui a déposé son argent, a fourni caution et assumé tous les risques qui en pareille matière sont fort sérieux.

Un entrepreneur ne réalise pas un bénéfice exagéré quand il reçoit 10 pour 100. Voilà à quoi se résume toute l'affaire et je laisse volontiers aux contribuables le soin de se prononcer sur la question de l'entrée du Transcontinental à Winnipeg et de dire si la commission du Transcontinental a eu tort ou raison à cet égard. J'en suis convaincu, le public dira que la commission a pris une décision juste, loyale et légitime en pareille circonstance.

Il faut bien l'avouer, MM. Gutelius et Lynch-Staunton ont fait preuve d'une astuce vraiment diabolique en procédant à leur enquête. Ils se trouvaient à obtenir la preuve testimoniale à leur gré, sans aller plus loin. Ils se sont quelque peu occupés de la question des sous-traitants. On leur a suggéré que plusieurs sous-traitants n'ont pas réalisé de bénéfices. MM. Gutelius et Lynch-Staunton ont chargé quelques ingénieurs d'Ottawa d'examiner les marchés cédés aux sous-traitants par les entrepreneurs et de faire les calculs qui figurent au rapport; tout cela est bel et bon, mais ce n'est pas là s'acquitter de leur besogne. Il y avait autre

chose à faire. Si les ministériels veulent bien examiner la déposition de M. Arthur Molesworth qui figure au rapport, ils constateront que la commission s'est hasardée à interroger ce témoin sur les bénéfices réalisés par les entrepreneurs, mais ils s'arrêtèrent tout à coup.

M. GRAHAM : Ce n'était pas ce qui leur fallait.

M. GERMAN: M. Molesworth leur a dit pourquoi les entrepreneurs perdaient de l'argent et payaient les sous-traitants plutôt que de les laisser en déficit. Ils n'étaient pas obligés de les payer, mais ils voulaient que les travaux continuent.

M. MURPHY: Cela se trouve-t-il dans le rapport?

M. GERMAN: Cela ne ferait pas l'affaire de ces commissaires enquêteurs. Ce n'est pas dans le rapport, mais cela se trouve dans les témoignages. M. Molesworth a dit: Je savais que ces sous-entrepreneurs perdaient de l'argent. M. Lynch-Staunton a arrêté ce genre de contre-interrogation immédiatement; il n'en a pas parlé dans le rapport et du commencement à la fin de l'interrogatoire il n'a plus posé la question à personne. Il n'a jamais demandé à un sous-traitant de lui dire si oui ou non les sous-traitants perdaient de l'argent. Cela montre bien le genre d'enquête devant lequel on se trouve. Ce n'est pas une enquête. Je ne voudrais pas lui faire l'honneur de lui donner ce nom. C'est un interrogatoire pour trouver quelle espèce de témoignage on pourrait recueillir en vue d'entasser des masses de critiques contre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je déclare que ce document sera une honte pour les archives publiques du Canada tant qu'il y sera conservé.

Mon honorable ami le solliciteur général a dit qu'un fort montant d'argent avait été perdu dans le viaduc du Cap-Rouge. S'il voulait lire la déposition de M. M. P. Davis, il verrait quelle a été la cause de toute cette difficulté. Le Cap-Rouge est un affluent du fleuve. La marée s'y fait sentir et l'eau monte entre 16 et 18 pieds.

Dans le fond il y a de la vase. Les entrepreneurs devaient construire une fondation en béton dans cette rivière où se fait sentir la marée. L'ingénieur de la commission et les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique décidèrent que des pilots devaient être enfoncés et qu'on construirait un caisson ouvert sur ces pilots. MM. M. P. et J. P. Davis obtinrent l'entreprise et se rendirent sur les lieux pour examiner l'ouvrage. Dans son témoignage, M. M. P. Davis dit: Je ne serai pas responsable de la construction de cette fondation sur un caisson ouvert dans ces eaux de marée. Je ne la construirai pas. Vous pouvez prendre l'entreprise et faire la construction vous-même. J'exécuterai le reste des travaux si vous le désirez ou vous pouvez garder toute l'entreprise pour vous.

Quand les ingénieurs discutèrent la question avec lui, il leur dit qu'ils devaient établir la fondation avec un caisson pneumatique.

M. M. P. Davis est un expert en caissons pneumatiques, un des meilleurs en Amérique et certainement le meilleur au Canada. Après que les ingénieurs de la commission et du Grand-Tronc-Pacifique eurent discuté la question ensemble ils décidèrent qu'un caisson pneumatique était nécessaire. Ils construisirent le caisson et c'est ce qui a augmenté la dépense. Pourtant MM. Gutelius et Lynch-Staunton reprochent à la commission d'avoir adopté les indications des ingénieurs qui s'y connaissaient autant que M. Gutelius et beaucoup plus que M. Lynch-Staunton.

Mon honorable ami a parlé de l'excédent de déblais. Il y a eu une quantité considérable d'éboulements dans la section de McArthur, entreprise nº 21. Mon honorable ami a dit qu'on avait diminué $500,000 par l'arbitrage sous l'ancienne administration. Je voudrais que la Chambre et le pays se rendent compte, que longtemps avant l'apparition sur la scène de MM. Gutelius et Lynch-Staunton, longtemps avant qu'ils aient eu à s'occuper de cette affaire et en sussent le premier mot, toute la question avait été réglée par MM. Schreiber, Gordon Grant et Kelliher. Gutelius et Lynch-Staunton disent qu'il y a eu excès de classification, grandes dépenses, des relevés trop chargés, excédent de déblais, etc. Toute l'affaire a été réglée par la commission d'arbitrage longtemps avant l'arrivée de MM. Gutelius et Lynch-Staunton. Ces messieurs ont posé une quantité de questions sur des sujets qui étaient bien connus des ingénieurs de la commission et de ceux du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qui avaient porté la plainte. MM. Gutelius et Lynch-Staunton en parlent comme s'ils avaient fait une découverte. Ils disent qu'ils sont les merveilleux découvreurs de cette question-là; qu'ils ont été nommés commissaires enquêteurs pour faire l'enquête et qu'ils ont déterré cette inique opération. Ce n'est pas exact. Toute la question était connue

avant que le Gouvernement précédent ne quitte le pouvoir et de plus la commission d'arbitrage a examiné tous les travaux; elle a tout réglé et les règlements qui ont été consentis ont été faits par le Gouvernement précédent sur le rapport de cette commission.

Je serais surpris que le Gouvernement actuel pourrait en dire autant. Nous allons le voir.

Des règlements ont été faits par le Gouvernement précédent sur la base de l'arbitrage et de la sentence arbitrale. Ces commissaires disent: Nous constatons que tout cet argent a été payé. Il y a eu de l'argent payé, mais il a été retenu par le Gouvernement précédent dans le règlement final fait avec eux et retenu en vertu même de la sentence arbitrale.

Un mot maintenant du marché avec M. McArthur. Ce dernier dit dans sa déposition que la somme déduite était d'environ $600,000. J'ai appris aujourd'hui même, de source autorisée, que les arbitres avaient décidé de retenir $550,000 à M. J. D. McArthur, pour excédent de déblais et classification abusive.

M GRAHAM: Sous l'ancien Gouvernement.

M. GERMAN: Oui, sous l'ancien Gouvernement. M. McArthur protesta et ses sous-entrepreneurs protestèrent également, car c'était surtout eux qui étaient atteints et non pas M. McArthur. Permettez-moi d'appeler l'attention du solliciteur général sur ce qui est arrivé. Il dit qu'il a été retenu $660,000, mais. . .

M. MEIGHEN: C'est encore cela de plus.

M. GERMAN: Après l'avènement du Gouvernement actuel, cette question d'excédents des déblais et de classification abusive fut réglée, mais au lieu de s'en tenir à la sentence rendue par les arbitres, le Gouvernement, ou plutôt le célèbre ingénieur qu'est M. Leonard, se contenta de retrancher $150,000 au lieu de $550,000, comme l'avaient décidé les arbitres; c'est ainsi que les contribuables de ce pays se sont trouvés à faire un cadeau de $400,000 à M. McArthur.

M. MEIGHEN: Je suppose que l'honorable député a entre les mains les documents qui établissent sa prétention et j'espère qu'il en donnera lecture à la Chambre, pour qu'ils soient consignés dans les Débats.

M. GERMAN: Mon affirmation sera consignée dans les Débats, quant aux documents, je ne les ai pas sous la main. Mon honorable ami pourra se renseigner auprès de M. McArthur et auprès de M. Leonard.

M. MEIGHEN: Le règlement ne me permet pas de prendre la parole une seconde fois, mais j'aimerais que tous les faits concernant cette question fussent publiés dans les Débats.

M. GERMAN: Si l'honorable député a des doutes sur l'exactitude de ce que je viens de dire, il pourra se renseigner auprès de M. Leonard. Il est parfaitement libre aussi d'aller prendre des renseignements ailleurs, s'il le préfère. Pour ma part, j'affirme sur ma responsabilité comme membre de cette Chambre qu'un règlement a été fait avec M. McArthur et qu'au lieu de lui retenir $550,000, ainsi que l'avaient décidé les arbitres, on ne lui a retenu que $150,000 et que cela équivalait à un cadeau de $400,000. J'espère qu'après cela, moins les honorables députés de la droite parleront d'injustices et de méfaits, le mieux ce sera pour eux.

J'arrive maintenant au marché de M. Davis. Tout ce que le Gouvernement a à faire, c'est de retenir l'argent, si des fraudes ont été commises. Pourquoi ne le fait-il pas? Les commissaires prétendent que les frères Fauquier ont gagné énormément d'argent, parce qu'ils ont eu, subrepticement, des renseignements qui leur ont permis d'obtenir la concession d'une entreprise. Dans toute la déposition de ce témoin, on chercherait inutilement une phrase, une ligne ou un mot pour appuyer cette assertion. Si l'accusation est fondée, si des fraudes ont été commises, rien n'est plus facile au Gouvernement que de retenir l'argent des frères Fauquier, puisqu'il a encore cet argent entre les mains et qu'aucun règlement n'a encore été effectué. L'avenir nous dira s'il osera le faire. Il ne l'a pas fait dans le cas de McArthur. Les commissaires n'osent pas dire, mais ils laissaient entendre—ce qui est plus insultant encore—que ces entrepreneurs ont obtenu de la commission du Transcontinental des renseignements qu'ils n'auraient pas dû avoir. Je répète que dans tout le rapport qui a été publié il n'y a pas un mot à l'appui de cette insinuation. M. McArthur la nie, M. Davis la nie, M. Fauquier la nie et M. Parent lui-même la nie.

M. MEIGHEN: Je suppose que mon honorable ami connaît un peu la question qu'il traite. M. Fauquier l'admet.

M. GERMAN: Je demande pardon à mon honorable ami; M. Fauquier ne

l'admet pas. M. Staunton lui a demandé s'il avait appris qu'il n'y avait pas autant de mousse que le disaient les ingénieurs. A cette question, il répond qu'il s'est renseigné sur la quantité de mousse qu'il y avait. Mais ce sont des renseignements que tout le monde pouvait se procurer. Je défie mon honorable ami de prétendre le contraire, en se basant sur les dépositions.

M. MEIGHEN: Ce sont les ingénieurs de la commission qui l'ont renseigné sur la quantité de mousse qu'il y avait et c'est ce que j'appelle des renseignements obtenus subrepticement.

M. GERMAN: Mon honorable ami fait erreur. Qu'il lise la déposition et il constatera que ce n'est pas ce qu'elle dit. M. McArthur admet aussi avoir obtenu des renseignements, mais c'étaient des renseignements que tout le monde pouvait se procurer. Les ingénieurs disent la même chose; il n'y avait rien de secret dans les renseignements qu'ils donnaient. M. Fauquier dit: "Je savais qu'il n'y avait pas autant de mousse qu'on le croyait". Mais qu'il y en eût plus ou moins, cela n'avait aucune importance, puisqu'il dit qu'il aurait demandé le même prix, 13 cents de la verge, s'il y en avait eu 5,000 verges, ce qui était, je crois, la quantité évaluée par les ingénieurs. Les dépositions établissent clairement que tous ces entrepreneurs ont agi honnêtement, du commencement à la fin.

Et quelles autres insinuations ne fait-on pas contre M. Parent? Dans l'entreprise 8, confiée à M. P. Davis et Cie, il fut question du prix du bois marchand. M. Davis a demandé $80 le mille pieds de ce bois. Il dit: J'ai demandé ce prix, parce que j'ai cru que ce dernier n'était pas trop élevé, pour le bois livré dans cette région. Ces commissaires ont laissé entendre que M. Parent, le président de la commission, a changé la date de ce document, de façon que ce dernier portât la date du 18 au lieu de celle du 8 octobre, à seule fin d'établir que ce document avait été signé après l'inscription du prix de ce bois marchand. On lui a posé la question voulue et il a répondu: On peut avoir changé cette date, mais, dans ce cas, elle fut changée depuis que j'ai abandonné la présidence de cette commission. C'est la nature des insinuations répandues par tout ce prétendu rapport de commissaires royaux, d'hommes chargés de faire une enquête impartiale à l'endroit des commissaires du Transcontinental et à l'endroit également de la population du Canada. Peut-il se trouver quelqu'un qui déclare que la preuve établit le bien fondé d'un rapport semblable? Je dis non; quiconque lit cette preuve, doit en arriver à la conclusion qu'il s'agit du rapport d'une enquête incomplète, préparé par des fervents d'un parti politique, dans le but unique de jeter du discrédit sur des adversaires et, si cela se peut, de nuire à l'une des plus grandes entreprises commerciales qui aient jamais été fondées au Canada.

M. JOSEPH E. ARMSTRONG propose le renvoi de la discussion.

(La séance est levée à onze heures moins trois minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 27 mars 1914.

La Chambre se réunit à trois heures, sous la présidence de M. l'Orateur.

DEPOT DE RAPPORT ET DOCUMENTS.

Le rapport sur l'inspection des bateaux à vapeur.—L'hon. Geo. H. Perley.

Documents relatifs à l'Histoire de la Constitution du Canada, 1791-1848.—L'hon. Geo. H. Perley.

1re LECTURE.

Bill V (n° 124) intitulé: "Loi pour faire droit à Lenore Power."—M. Bradbury.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BUDGET DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances) pour que la Chambre se forme en comité des subsides, et de l'amendement de M. Graham.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-Est): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté très attentivement les nombreux discours qui ont été prononcés sur ce sujet, et je suis sûr qu'on ne saurait s'empêcher de reconnaître que l'opposition a fait tous ses efforts pour tout embrouiller. On a laissé de côté un grand nombre de points importants du rapport, on ne s'est occupé que d'un très petit nombre d'entre eux. Le seul but que se propose virtuellement chacun des membres de l'opposition qui prend la parole sur ce sujet, c'est d'embrouiller la question et de condamner ceux qui ont été chargés de

s'enquérir des faits. Les honorables adversaires du Gouvernement semblent croire que les membres de la commission d'enquête méritent le blâme le plus sévère, alors qu'ils savent pertinemment que, virtuellement, chacune des assertions de ce rapport est basée sur des faits recueillis au cours d'une enquête qui embrasse toute la question. Ils reprochent à M. Gutelius d'être citoyen américain. C'est ainsi qu'en a agi l'honorable député de Renfrew-sud, et avant de s'asseoir, il nous a lu des pages et des pages de déclarations faites par M. Berry, autre citoyen américain. Ces messieurs doivent admettre que M. Gutelius a fort bien réussi dans les différentes affaires qu'il a entreprises, non seulement en ce qui touche au chemin de fer Canadien du Pacifique et à d'autres chemins de fer, mais en ce qui concerne les intérêts de ce Gouvernement dans le chemin de fer Intercolonial. Nous voyons que l'on reproche à M. Staunton d'être un conservateur, et cependant ces messieurs de l'opposition savent fort bien que la presque totalité des places importantes sont occupées, sous le Gouvernement actuel, par des fonctionnaires nommés par ceux qui étaient au pouvoir il y a quelques années. Sous le Gouvernement actuel, les grands intérêts industriels du Canada, sont confiés à des hommes nommés par l'opposition, alors qu'elle était au pouvoir. J'ai été fort surpris hier soir d'entendre l'honorable député de Welland (M. German) parler comme il l'a fait du major Leonard, président de la commission du Transcontinental. Voici ces propres expressions:

> Le major Leonard est un monsieur très estimable, que je connais fort bien, et contre qui je n'ai absolument rien à dire, mais ce n'est point lui faire injure que de dire qu'il n'a jamais de sa vie construit ou exploité un chemin de fer, et qu'il ne connaît pas plus que moi ou n'importe qui en ce pays dans la construction et l'exploitation des chemins de fer. Pourquoi en faire un phénix dans la construction et l'exploitation des voies ferrées?

C'est là assurément une assertion inconsidérée de la part de quelqu'un qui, j'en suis sûr, sait pertinemment que le major Leonard s'est beaucoup occupé de la construction de différents chemins de fer au Canada et qu'il a entr'autres occupé des places importantes dans l'exploitation des chutes d'eau. Le mapor Leonard n'est pas dans la ville, mais j'ai pu recueillir les renseignements que voici: Il a été ingénieur en chef et directeur dans la construction d'un certain nombre de chemins de fer de différentes sortes. Il a été employé en 1884 en qualité d'ingénieur-adjoint, à la construction du Pacifique-Canadien, au nord du lac Supérieur. Vers 1887, en la même qualité, il travaillait à la construction du même chemin de fer entre Montréal et Smith's-Falls. Vers 1895, il dirigeait, en qualité d'ingénieur en chef, la construction du chemin de fer du Saint-Laurent à l'Adirondac qui rejoint le Pacifique-Canadien au sud du fleuve Saint-Laurent. près de Lachine. Plus tard, il fut ingénieur en chef du chemin de fer de Rutland, puis dirigea, en qualité d'ingénieur en chef, la construction du chemin de fer du Cap-Breton. En 1896, il fut, avec pleine autorité, le directeur des travaux de construction de la ligne courte du Pacifique-Canadien entre Montréal et Ottawa. Ce ne sont là que quelques-uns des actes qui ont rempli la carrière prospère du major Leonard. Je suis surpris que quelqu'un qui connaît le major Leonard, comme le doit connaître l'honorable député de Welland, cherche à discréditer ce monsieur qui occupe une place si importante. Quoique que puisse faire le Gouvernement, ou quelque nomination qu'il puisse faire à des places comportant des émoluments dépendant de la couronne, les honorables partisans de l'opposition le trouveront mauvais et s'opposeront à ces nominations. Ils vont jusqu'à critiquer les actes de leurs propres partisans qui continuent à faire partie de la commission du Transcontinental. Il y a, employé à la construction de ce chemin de fer, spécialement parmi ceux qui s'occupent de l'érection du pont de Québec, des gens qui ont été nommés lorsque les honorables messieurs de l'opposition tenaient les rênes du pouvoir.

L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) qui, à mon grand regret, ne se trouve point à son siège, en a appelé aux hommes d'affaires de cette Chambre, leur demandant de considérer ce projet comme une question d'affaires et de la juger à ce point de vue. Je demande aux hommes d'affaires de cette Chambre de considérer l'entreprise dans son ensemble; et, à ce sujet, je désire faire remarquer que le ministre des Finances sous l'ancien gouvernement, en 1904, aurait déclaré que le Transcontinental ne coûterait que $61,000,000, tandis qu'aujourd'hui il a été démontré qu'en réalité il coûtera au moins $234,000,000. Vu l'indifférence et l'extravagance avec lesquelles ils ont administré les affaires relativement à la construction de cette voie ferrée, nos honorables adversaires doivent être tenus en grande partie responsables de la différence entre ces deux montants. Si ces

honorables messieurs avaient examiné quelques-uns des états qui leur étaient soumis par leur premier ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Blair), ils auraient été plus prudents et se fussent rendu compte de leur position, avant de se lancer dans cette entreprise extravagante. M. Blair a été sept ans ministre des Chemins de fer sous l'ancien gouvernement, et il a dit au très honorable député qui dirige actuellement l'opposition (sir Wilfrid Laurier) que non seulement c'était une mauvaise politique de sa part que d'essayer de construire cette voie ferrée sans avoir recueilli des renseignements suffisants, sans plans et devis convenables, mais encore qu'il était peu sage de se lancer dans une telle entreprise entraînant des dépenses si énormes sans avoir étudié plus à fond les conditions affectant le projet.

Celui que les Canadiens doivent tenir responsable aujourd'hui d'avoir fait adopter cette mesure, c'est tout d'abord le très honorable chef de l'opposition. Le très honorable député chassa l'honorable A. G. Blair de l'arène politique lorsque, en 1904, il présenta ce bill au Parlement et le fit adopter, imposant ainsi au pays la construction de ce grand chemin de fer sans avoir recueilli les renseignements suffisants. Vous étonnez-vous, après cela, que le Gouvernement actuel soit obligé de tenir compte des dépenses énormes que nécessite la construction de ce chemin de fer? N'est-il pas juste et sage pour nous, qui faisons partie de ce gouvernement, de lui demander de faire un inventaire général pour s'assurer de ce qu'il en coûte pour construire des chemins de fer et fournir des facilités de transport au pays? Lorsque, en 1896, l'ancien gouvernement arriva au pouvoir, il trouva que l'argent dépensé pour la construction de chemins de fer au Canada, se montait, en chiffres ronds, à $700,000,000. Quand ce même gouvernement dut se retirer, les sommes dépensées pour la construction de chemins de fer au Canada dépassaient $1,500,000,000, soit plus du double du chiffre de 1896. Cette entreprise pèse lourdement sur les épaules du peuple canadien, et il s'ensuit que nous n'avons pu construire le Transcontinental de manière à répondre aux espérances des expéditeurs en leur accordant des tarifs de transport justes et raisonnables.

Permettez-moi de signaler quelques faits consignés dans le rapport de la commision d'enquête sur la construction du chemin de fer Transcontinental national. Personne ne conteste l'authenticité de ces faits sur lesquels je me propose d'attirer l'attention de la Chambre. Les honorables messieurs peuvent parler jusqu'à la fin de la semaine prochaine si cela leur plaît, ils ne réussiront point à convaincre le public que les faits suivants puissent être mis en doute. La première déclaration faite par cette commission est à l'effet que:

> Le plan du chemin de fer a été arrêté, c'est-à-dire qu'on en a choisi le type sans tenir compte de la nature du terrain et en présumant un trafic que rien ne promettait.

Personne n'osera prétendre que la construction du chemin de fer ne fut pas décidée sans que l'on connût la nature du terrain. Que dire du trafic présumé sur cette voie? Aujourd'hui nous construisons au Canada trois grands chemins de fer transcontinentaux. Dans le cours de l'année dernière, mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid) a pu transporter tout le trafic du grand Ouest avec tant de célérité qu'il n'y a eu que peu ou pas de plaintes à ce sujet. Il y a quelques jours, la commission des grains me déclarait qu'elle a pu inspecter cinquante-trois wagons par heure, vingt-quatre-heures par jour, sept jours par semaine, pendant trois mois. Durant ce laps de temps, on a pu expédier 127,000,000 de boisseaux de grain. Aujourd'hui, au lieu de se plaindre du manque de moyens de transport, les cultivateurs de l'Ouest ne peuvent s'empêcher d'admettre que l'on s'occupe d'eux et que leurs produits sont transportés de l'Ouest à l'Est avec la plus grande rapidité.

Où en serons-nous, lorsque cet autre Transcontinental va être achevé? Il est facile de prévoir qu'à moins que le pays ne se développe beaucoup plus qu'on ne saurait légitimement l'espérer, le trafic sur ce nouveau Transcontinental ne pourra qu'être très restreint. L'honorable député de Welland a déclaré hier soir qu'au lieu de supposer huit trains quotidiens entre Winnipeg et Québec, il serait plus raisonnable de s'attendre à en avoir vingt. Assurément, c'est là une vue des plus optimistes. Il est impossible que l'on puisse espérer voir, en moins de quelques années, rien de tel sur cette ligne. Voyez les arrangements conclus avec la compagnie du Grand-Tronc. Peut-on s'attendre à ce que cette compagnie qui vient de dépenser $20,000,000 pour son terminus de Portland néglige ce grand port national et permette que son trafic prenne cette nouvelle voie, pour venir en aide au Gouvernement? Comment un homme de bon sens pourrait-il espérer que ce chemin de fer transcontinental puisse accorder des

tarifs peu élevés au consommateur et au producteur quand sa construction a coûté une telle somme d'argent qui doit rapporter un revenu raisonnable sous forme d'intérêt? Lorsque la commission des chemins de fer sommera la compagnie du Grand-Tronc de lui dire les raisons pour lesquelles elle ne peut réduire son tarif, celui-ci pourra lui répondre que la voie lui a coûté plus de $100,000 le mille, et que, tous frais d'exploitation payés, il faut bien que le capital investi rapporte un intérêt raisonnable. On peut compter qu'il y aura vraisemblablement, au lieu d'une diminution des tarifs de transport, par suite de la construction du Transcontinental, une augmentation sensible de ces tarifs. Nos honorables adversaires disent que le gouvernement ne saurait construire un chemin de fer à aussi bon marché que le pourrait faire une compagnie privée; à cela je réponds en leur citant l'exemple de la province d'Ontario qui, dans ces dernières années, a mené à bien nombre d'entreprises publiques importantes. Hier, ici même, une nombreuses députation insistait auprès du Gouvernement sur la nécessité de construire des chemins de fer radiaux, et nous entendions l'honorable Adam Beck déclarer que le gouvernement ontarien avait dépensé $20,000,000 pour venir en aide aux municipalités dans l'établissement de services hydro-électriques, et que, dans aucun cas, le coût réel de l'entreprise n'a dépassé le coût estimatif indiqué par l'ingénieur chargé de ces travaux. Le même argument peut s'appliquer au chemin de fer du Témiscaming au nord d'Ontario.

M. BELAND: Dans combien de cas l'exécution des entreprises a-t-elle excédé les prévisions de l'ingénieur en chef de la commission?

M. ARMSTRONG: Si mon honorable ami veut bien consulter le rapport de la commission d'enquête sur la construction du chemin de fer Transcontinental, il verra que ceux qui ont évalué le coût approximatif du Transcontinental n'avaient ni renseignements, ni plans ou devis sur lesquels ils pussent baser leurs chiffres; ils ne connaissaient point non plus la nature du pays que le chemin de fer devait traverser. Il s'ensuit que le coût de cette voie est de près de soixante pour cent plus élevé que les prévisions premières des ingénieurs. L'honorable député secoue la tête; eh bien! qu'il me permette de lui citer un ou deux exemples de ce qui est arrivé. Pour l'entreprise n° 1, les sommes payées aux entrepreneurs au 31 décembre 1911 excédaient de $1,224,000 le devis estimatif. Pour l'entreprise n° 2, les devis estimatifs de l'ingénieur étaient de $376,000, et le montant brut de l'évaluation des travaux exécutés et payés, au 31 décembre 1911, atteignait $587,000, soit près du double de l'état estimatif dressé par les ingénieurs. Dans un autre cas, les devis estimatifs de l'ingénieur étaient de $933,000 et le montant payé aux entrepreneurs s'élevait à $1,042,000. L'honorable député peut parcourir toute la liste, et il verra que les ingénieurs ont établi ces états estimatifs sans renseignements, plans ou devis, et semblent s'en être rapportés à peu près au hasard.

Si le Gouvernement n'était obligé de jeter gratuitement dix millions de dollars dans ce puisard, pour rencontrer le coût initial et les frais d'entretien, il aurait pu entreprendre d'autres travaux importants nécessaires au développement du Canada. Comme je viens de le dire, il y avait ici, hier, des délégués influents demandant l'aide du Gouvernement en forme de subventions pour la construction de voies radiales hydro-électrique en Ontario, afin de promouvoir le développement de cette province; mais le premier ministre a dû répondre à ces messieurs que le Gouvernement a à faire face à des dépenses si considérables occasionnées par le chemin de fer Transcontinental et d'autres travaux que, bien qu'il ne voulût point dire qu'il était impossible au Gouvernement d'aider à la construction de voies ferrées radiales, il ne voyait point actuellement où trouver l'argent nécessaire à cette fin.

Les honorables membres de l'opposition savent qu'il y a d'autres travaux très importants que l'on pourrait entreprendre, n'eût été cet argent gaspillé follement et d'une manière extravagante pour la construction du Transcontinental. Pour ma part, je serais heureux d'insister auprès du Gouvernement sur la nécessité d'établir de grandes artères télégraphiques et téléphoniques, mais je n'ai pas le cœur de le faire, parce que l'ancien Gouvernement a imposé au Gouvernement actuel ces immenses travaux publics entrepris bien avant que la nécessité s'en fît sentir en ce pays, et parce que nous devons tenir compte des demandes de nos provinces. L'honorable député d'Edmonton comprend bien la situation. Il fut l'un de ceux qui poussèrent le Gouvernement à construire le Transcontinental national, et il sait fort bien que, vu le coût énorme de cette ligne et l'argent gaspillé dans sa construction, il est impossible que les cultivateurs de l'Ouest obtiennent des tarifs de transport raisonnables. L'honorable député sait que,

tandis que le Transcontinental national coûte au Canada plus de $100,000 le mille, le Pacifique Canadien n'a coûté que $38,000 le mille. Il sait aussi que l'Intercolonial dans lequel nous avons investi un capital de $97,000,000, et que nous n'avons cessé d'améliorer d'année en année, ne nous a coûté, jusqu'à ce jour, que $66,000, le mille. Il sait encore que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard n'a coûté que $31,000 le mille, et celui de Témiscaming au nord d'Ontario, que $33,000 le mille.

Ces chemins de fer ont été construits par l'Etat, mais on a tenu compte dans leur construction du rendement qu'ils pourraient donner en proportion de leur coût. Personne ne sait mieux que l'honorable député d'Edmonton que le cabinet dont il était membre a manqué de sagesse en entreprenant la construction d'un transcontinental, sans se procurer tous les renseignements et données au sujet de ce qu'il devait coûter et des services qu'il pouvait rendre au public proportionnellement à ce coût.

Je me rappelle les plans qu'on nous a montrés en 1904. L'honorable député d'Edmonton sait, et nous avons pu le lui démontrer, que la ligne allait traverser tous les cours d'eau et rivières dans ce pays du nord, au lieu de les suivre en venant de Montréal et des autres endroits. Si l'avis de l'honorable chef du Gouvernement actuel avait été suivi, nous aurions aujourd'hui d'un océan à l'autre un chemin de fer national dont chaque pied, chaque traverse, chaque rail, chaque poteau de téléphone et de télégraphe appartiendraient au gouvernement du Canada, et nous aurions une entreprise dont le succès aurait été d'un grand bénéfice pour le peuple. Les membres de la gauche disent que le chemin de fer Intercolonial ne donne pas de profits. Comment peuvent-ils espérer qu'il en donne lorsqu'ils ont construit parallèlement à cette voie une autre ligne qui coûte $35,000,000, et qui va lui enlever une grande partie du trafic qu'il aurait eu autrement. Quelle est la situation du Canada au sujet des chemins de fer? Je me contenterai de donner des chiffres ronds. En 1896, si les capitaux placés dans les chemins de fer du pays s'élevaient à $697,000,000, en 1911, ils étaient de $1,528,000,000 et en 1913 de $1,-531,000,000. En 1893 et 1913, la population du pays n'a augmenté que d'à peu près 1,520,000 âmes. Nous avons environ 18,600 milles de chemin de fer en voie d'exploration et de construction ou complétés. Les détails, que j'ai vérifiés avec soin, sont comme suit: milles en exploration, 6,557; donnés à l'entreprise, 8,591; milles terminés, 2,956; en opération, 541 milles; total, 18,600 milles. Dans ces chiffres ne sont pas compris les 29,300 milles qui sont déjà dans nos livres. Lorsque toutes ces lignes seront terminées le Canada aura 47,900 milles de chemins de fer, et, à l'exceptiton des Etats-Unis, nous serons le pays du monde qui possèdera la plus grande longueur de chemin de fer.

Je veux donner quelques autres faits intéressant nos chemins de fer. Nous avons aujourd'hui une population de 8,000,-000. Lorsque tous les chemins de fer tracés et en voie de construction seront terminés nous en aurons 47,900 milles, qui représenteront une dépense d'environ $2,000,-000,000. Les recettes provenant du transport des voyageurs seront de $74,000,000. Celles du transport des marchandises, $177,-000,000; autres recettes, $5,000,000. Recettes totales, $256,000,000. Nombre de personnes transportées, 46,000,000 seulement; tonnes de marchandises, 106,000,000.

Les Etats-Unis ont douze fois notre population et cinq fois seulement notre longueur de chemins de fer .Le Royaume-Uni a cinq fois et demi notre population et la moitié seulement de milles de chemins de fer. La République-Argentine a la même population que nous, mais le tiers seulement de milles de chemins de fer. L'Allemagne a huit fois et demi notre population et 10,000 milles de moins de chemins de fer que le Canada. Je considère donc qu'il est temps que nous fassions un inventaire des voies ferrées que nous avons en Canada. Nous devrons aussi tenir compte de nos voies de navigation par nos canaux et nos Grands lacs. Nous avons dépensé jusqu'à ce jour $135,000,000 pour nos canaux. Les travaux du canal Welland augmenteront cette somme de $50,000,000, et nous aurons bientôt mis $200,000,000 dans nos canaux. Outre cela, nous sommes obligés de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson; et il nous faudra placer des bouées et des phares dans le détroit de la baie d'Hudson, afin de protéger les navires qui passeront par là. Le Gouvernement s'occupe présentement de ces projets et la population de ce pays comprend qu'elle a dans le présent gouvernement des hommes sages et réfléchis qui sont décidés à administrer le Canada d'après le principe des affaires.

Mais revenons quelques instants au rapport de MM. Staunton et Gutelius. Ce rapport nous donne le coût réel sur lequel les locataires devront payer l'intérêt. Ces chiffres n'ont pas été réfutés. Les honorables députés de la gauche savent aussi que

des rapports leur ont été soumis au sujet des demandes de soumissions, et que ces rapports n'ont étté ni contredits ni refutés. Dans l'adjudication des enterprises de M. P. et J. T. Davis, l'opposition dit que ces soumissionnaires avaient parfaitement le droit de toucher le profit qu'ils ont reçu, savoir: $740,000.

L'honorable député de Welland (M. German) a soutenu cette proposition de toute la force dont il était capable. La gauche sait cependant très bien que si ces entreprises avaient été adjugées à l'époque où les travaux ont été commencés, lorsque le chemin de fer aux deux extrémités de la section étaient terminé, et pouvait transporter les déblais nécessaires pour l'exécution des travaux, la commission aurait pu facilement économiser au pays au moins $700,000 ou $800,000.

L'opposition ne conteste pas qu'il y a eu classification excessive. Seul, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a cité l'opinion de M. Berry à l'appui de la prétention de la gauche qu'après un an ou deux. lorsque les déblais auraient été enlevés, il serait presque impossible de dire s'il y a eu classification excessive. Personne n'a contesté le fait que l'on avait classifié de la roche compacte comme étant de la roche détachée et que les entrepreneurs ont gagné beaucoup d'argent par ce moyen.

On n'a pas réfuté non plus ce que les commissaires ont dit au sujet de l'argile arable.

Les membres de l'opposition ont passé beaucoup de temps à discuter les montées par élan, lorsqu'ils savent très bien que le Pacifique-Canadien a aujourd'hui 85 montées par élan entre Port-Arthur et Winnipeg, et que ces montées ne nuisent pas sérieusement au trafic de cette ligne. Ils ont parlé aussi longuement des courbes, et ont dit qu'il était de sage politique de faire des courbes allongées au lieu de courbes plus prononcées qui auraient économisé beaucoup d'argent. Ils ne nient pas que si l'on avait fait des courbes plus prononcées on aurait économisé au moins $2,400,000. On a beaucoup parlé aussi des ponts de chevalets. Il a été démontré que le Grand-Tronc-Pacifique était prêt à remplir les ponts à chevalets à 25 cents la verge après que la ligne serait construite. Mais non, la commission du Transcontinental a dit: Faisons ces ponts de la façon la plus coûteuse; le pays possède des ressources illimitées, et nous voulons aider les entrepreneurs de toute manière possible. Les membres de la gauche n'essaient pas non plus de réfuter les arguments du rapport au sujet des remises et des maisons de gare. Ils ne tentent pas de nier que l'on a payé deux prix en plusieurs circonstances pour un seul transport des déblais. Il y a aussi des remblais élevés, des sommes énormes payées pour des déblais inutilisés, dont on peut voir les photographies dans ce rapport qui contient aussi les longues dépositions de témoins qui montrent que la défense qu'apportent aujourd'hui les honorables membres de la gauche ne vaut rien.

Nos honorables amis de l'opposition n'osent pas justifier la dépense pour clôtures dans les parties du pays où il n'y avait aucune probabilité que quelqu'un passât sur la voie du chemin de fer. Ils ne réfutent pas non plus le rapport au sujet des usines Transcona. On a construit ces usines à l'extrémité de la ligne, là où elles ne peuvent être d'un aussi grand avantage au chemin de fer qui si on les avait construites à un endroit où l'on aurait pu amener à des frais raisonnables le matériel roulant qu'il faudra réparer. Ces usines coûtent $4,500,000. Je n'ai aucun doute que l'on aurait dû obliger le Grand-Tronc à en payer le coût ou du moins une grande partie, parce que ce chemin de fer les utilisera beaucoup dans l'avenir. Imaginez des hommes d'affaires dépensant $4,500,000 à des usines pour un nouveau chemin de fer sur lequel ils savent qu'il y aura peu de trafic, et construisant pour cette ligne une usine si considérable que le Pacifique-Canadien pourrait y faire presque toutes ses réparations, et qu'il resterait encore probablement assez d'espace pour les réparations du Transcontinental. Nous avons ensuite l'entrée à Winnipeg. Nous avons vu que cette entrée a été faite de telle façon que le pays est obligé de payer tribut à la compagnie du Nord-Canadien pour presque tous les garages de trains de marchandise qui entreront dans cette grande ville ou en sortiront.

Je dirai quelques mots seulement au sujet de la division du Nouveau-Brunswick. Ainsi que les commissaires l'ont dit:

> On a perdu en intérêt des sommes considérables en construisant prématurément la section du Nouveau-Brunswick. A notre avis, on n'aurait pas dû construire cette section du tout. Si un tiers de cet argent avait été employé à améliorer l'Intercolonial, on aurait procuré au Nouveau-Brunswick toutes les facilités d'une voie principale dont cette province aura besoin d'ici à plusieurs années. (Voir page 142.)

La construction a toujours précédé les besoins de la population, et le pays perd l'intérêt sur l'argent ainsi dépensé pendant que les rails rouillent sur la voie et que les traverses pourrissent.

N'avions-nous pas raison en 1904 de prendre l'attitude que nous avons prise? Le chef du Gouvernement actuel (M. Borden), lorsqu'il dirigeait l'opposition, en 1904, a demandé au Gouvernement d'alors de prolonger l'Intercolonial dans l'Ouest jusqu'à la côte du Pacifique et de donner ainsi au pays une ligne qui serait sa propriété; il a demandé aussi de prolonger les lignes secondaires de l'Intercolonial afin d'aider au développement du pays. C'était une sage politique; mais au lieu de l'adopter, nos honorables amis de la gauche ont persisté dans un projet qui a imposé des dépenses énormes au pays. Le chef du Gouvernement actuel avait raison dans tout ce qu'il proposait. Je suis heureux et fier de suivre un homme qui a montré une si grande intelligence des affaires, une telle rectitude de jugement, et une si grande force de caractère. Je me rappelle très bien les sept longs mois que nous avons passés dans cette Chambre essayant de démontrer au Gouvernement la nécesité de se renseigner sur l'ensemble du projet et d'obtenir les données les plus complètes avant de l'entreprendre. Je me rappelle l'attitude prise par notre chef à cette époque, et les longs jours qu'il a passés à mettre devant le Parlement les chiffres concernant cette entreprise, dans le but d'empêcher l'imposition de cette dépense injustifiable sur la population du pays. Presque toutes les prévisions de notre digne chef ont été depuis ce temps-là justifiées et établies. Voyons ce qu'il disait du prix que coûterait ce chemin de fer. Par tout le pays on a tenté de le ridiculiser comme un homme qui ne savait pas voir dans l'avenir ce qui serait nécessaire pour le développement de notre pays. Mais le temps s'est chargé de prouver presque toutes les prédictions qu'il a faites. Nous sommes doublement fiers d'avoir pour chef un homme d'Etat possédant une telle clairvoyance.

L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a dit à plusieurs reprises dans son discours qu'il fallait considérer cette ligne comme une grande entreprise commerciale et l'examiner à ce point de vue. Mais bien que je l'accuse d'avoir gaspillé l'argent du peuple dans cette grande entreprise et que je crois que le pays doit le condamner pour ce qu'il a fait, cependant celui sur lequel repose la plus grande et principale responsabilité de toute cette entreprise, celui qui a commis les plus grosses erreurs, celui qui a essayé de faire de cette ligne un monument pour lui-même, est le très honorable chef de l'opposition, sir Wilfrid Laurier. Mais ce monument au lieu de lui gagner l'approbation du peuple sera considéré, et il l'est déjà, comme un monument de folie. Si les honorables membres des deux côtés de la Chambre lisent avec soin les pages de ce rapport, ils ne peuvent s'empêcher d'arriver à la conclusion que le Gouvernement a eu raison d'ordonner cette enquête qu'il avait promise avant les dernières élections générales au cas où il arriverait au pouvoir. En dépit de tous les discours de la gauche prononcés pendant ce débat, on trouvera amplement dans les pages de ce rapport pour condamner tous ceux qui tenteront de défendre cette entreprise.

M. G. W. KYTE (Richmond) (N.-E.): Monsieur l'Orateur, l'honorable solliciteur général a commencé son discours hier par une dissertation sur les commissions royales. Il a parlé avec une certaine dérision des commissions royales nommées par l'ancien Gouvernement, qui n'a pas été satisfait de leurs jugements. L'honorable ministre aurait fait mieux de porter sa dérision et ses observations philosophiques plus près de lui, et faire la revue de certaines commissions nommées par le Gouvernement actuel. Nous nous rappelons tous que peu de mois après l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir, l'on nous a annoncé qu'une certaine commission serait nommée pour faire une enquête dans les divers départements sous l'ancienne administration. Une commission fut nommée sous le nom de commission du service civil; cette commission devait faire une enquête au sujet des dépenses des grands départements où se brasse l'argent. Les membres de cette commission étaient MM. Morine, autrefois de Terre-Neuve; M. G. N. Ducharme, de Montréal, et M. R. N. Lake, autrefois membre de la Chambre des communes. Quelque temps après que les commissaires eurent commencé leurs travaux, les journaux conservateurs publièrent de temps à autre des nouvelles disant que l'on avait découvert de grandes malversations dans la conduite des divers départements sous l'ancienne administration. Ces journaux apprirent au public que dans le département des Travaux publics on avait découvert des gaspillages et des dépenses extraordinaires. Naturellement on voulait préparer l'opinion publique à recevoir le rapport de cette commission qui devait avoir pour résultat, ainsi que l'espéraient de tout cœur les ministres du Gouvernement actuel, de chasser de la vie publique certains chefs du parti

libéral. On faisait au sujet de ce rapport les mêmes prédictions que l'on a faites au sujet du rapport de MM. Lynch-Staunton et Gutelius, car la commission nommée pour faire une enquête au sujet du Transcontinental national a donné elle aussi de temps à autre des nouvelles aux journaux conservateurs. Mais la commission du service civil n'a pas jusqu'à présent, autant que je le sache, présenté de rapport au Parlement, et je vais en donner la raison à la Chambre.

On se rappelle, sans doute, qu'au mois d'avril 1912 l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a appelé dans cette Chambre l'attention du premier ministre sur certaines accusations qui avaient été portées contre M. Morine, le principal membre de la commission du service civil. Le député de Carleton plaça devant la Chambre certains documents qui eurent pour résultat de forcer le Gouvernement à se dispenser promptement des services de M. Morine comme enquêteur dans l'administration des différents départements sous le gouvernement libéral. M. Morine, duquel son ancien chef à Terre-Neuve a dit que "c'était le plus grand coquin qui fût jamais entré dans le Détroit" avait été nommé par le premier ministre (M. Borden) pour faire une enquête au sujet de l'administration des deniers publics par des membres de l'ancien Gouvernement. Ce rapport n'a pas encore été déposé devant nous parce que les révélations faites par l'honorable député de Carleton au sujet de la manière dont M. Morine s'était conduit à Terre-Neuve étaient de telle nature que le Gouvernement l'a remercié de ses services, et n'a nommé personne pour continuer le travail commencé. Si le premier ministre a nommé une canaille pour faire l'enquête dans toute l'administration de l'ancien Gouvernement, est-il raisonnable de supposer qu'il choisirait des anges pour faire une enquête dans le département de l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux? M. Morine a été autrefois candidat approuvé par le premier ministre lui-même dans le comté de Queen-et-Shelburne (N.-E.), lors des élections de 1904. M. Morine est allé ensuite demeurer à Toronto, et si les journaux ont dit vrai, on devait lui confier, lorsqu'il aurait terminé son enquête dans le département de l'ancien ministre des Travaux publics et d'autres membres de l'ancien Gouvernement, une charge élevée à laquelle est attachée de gros émoluments Mais nous n'entendons plus parler de l'honorable A. B. Morine, et son rapport qui a été payé par les contribuables de ce pays plusieurs milliers de dollars, n'a pas encore été déposé devant la Chambre.

M. BORDEN : L'honorable député vient de dire que le rapport de la Commission du service civil n'a jamais été présenté au Parlement. Ces paroles me surprennent beaucoup, parce que si j'examine les procès-verbaux de l'année dernière, j'y vois que le rapport a été déposé le 9 décembre 1912 et ordre a été donné de l'imprimer immédiatement.

M. KYTE : Comme le but principal de l'enquête était d'avoir un rapport qui trouverait faute dans la conduite des membres de l'ancien Gouvernement et comme la droite n'a rien dit de ce rapport, nous avons raison de croire qu'il ne contenait pas grand'chose.

M. BORDEN : Je ne discutais pas ce qui était dans le rapport; je voulais seulement corriger un fait inexact rapporté par l'honorable député, et je suis sûr que c'est ce qu'il doit désirer. Il aurait été très malheureux qu'aucun rapport ne fût présenté, et j'étais certain qu'on en avait présenté un.

M. KYTE : J'espère que la Chambre me pardonnera si je ne savais pas qu'un document aussi important avait été présenté au Parlement; et comme on n'en fait aucune mention, lorsqu'on l'a présenté. nous avons raison de conclure qu'il ne contenait aucune accusation comme celles dont j'ai parlé qui pût être portée contre l'ancien Gouvernement.

L'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux a, au commencement de son discours mardi dernier, attaqué les anciens membres de la commission du Transcontinental national. Il a parlé avec un beau mépris et un sarcasme brûlant de ceux qui la composaient. Voici ce qu'il a dit:

> Quels étaient les membres de cette commission chargée de construire ce grand Transcontinental? Fletcher B. Wade, président, un avocat; Robert Reid, un fabricant de boîtes de carton; Alfred Brunet, un financier, et Charles Young, un marchand de grain. M. Wade étant décédé et M. Brunet ayant démissionné, le Gouvernement nomma, le 31 juillet 1905, M. S. N. Parent, C.R., un autre avocat, pour succéder à M. Wade, et il nomma M. C. F. McIsaac à la place de M. Brunet. Puis, en 1909, M. W. S. Calvert, ancien député au Parlement, fut nommé pour remplacer M. Reid qui venait de mourir. Pas un seul de ces messieurs ne savait ce que c'est que construire, administrer ou ex-

ploiter un chemin de fer, et, suivant moi, c'est surtout pour cette raison que le peuple paie aujourd'hui quarante millions de trop.

Cela a été dit par le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux avec la pleine responsabilité du nouveau portefeuille qui pèse sur lui. L'ancienne commission se composait de F. E. Wade, qui en a été le premier président, un homme qui, comme tout le monde le sait dans la Nouvelle-Ecosse, a été associé intimement à la direction d'un chemin de fer important dans la Nouvelle-Ecosse.

Le très honorable premier ministre sait très bien, j'en suis certain, que pendant nombre d'années, M. Wade a eu l'administration et la direction du chemin de fer Nova Scotia Central, avant que cette ligne passât aux mains du Halifax & Southwestern. Après la mort de M. Wade, M. Parent fut nommé président de la commission du Transcontinental, et dans la personne de M. Parent, le pays s'assurait les services d'un homme qui avait déjà été activement un directeur de compagnies de chemin de fer dans Québec. Tous ceux qui connaissent son succès dans les affaires, son activité et son énergie, ne peuvent s'imaginer pour un instant qu'il pourrait rester inactif dans un bureau de chemin de fer. Le fait qu'il est directeur comporte la présomption qu'il est un directeur actif, de sorte que, lorsque le ministre suppléant des Chemins de fer dit qu'aucun des membres de l'ancienne commission n'avait d'expérience pratique dans les affaires de chemin de fer, il fait une affirmation qui n'est pas conforme à la vérité.

Quand il s'agit de nommer des hommes à des positions éminemment responsables dans les chemins de fer et dans le monde industriel, au moins pour ce continent, la règle généralement suivie n'est pas toujours de choisir des personnes qui ont eu une association extraordinaire ou très intime avec ces industries. Comme exemple, je rappellerai que la United States Steel Corporation, quand elle a perdu les services de W. E. Corry, président démissionnaire, elle ne lui a pas cherché un successeur parmi les personnes qui étaient depuis longtemps liées à l'industrie de la fabrication de l'acier et du fer, mais elle a choisi pour être la tête de cette grande corporation le juge Garey, un avocat éminent de la ville de Chicago. Quand mourut E. H. Harriman, qui était la tête du plus grand système de chemins de fer des Etats-Unis, et qu'il devint nécessaire de lui nommer un successeur, on n'a pas cherché un expert en chemins de fer des Etats-Unis, mais on a choisi le juge Lovit pour continuer l'œuvre de Harriman. Quand la compagnie Dominion Iron & Steel a voulu choisir un président pour continuer l'œuvre si heureusement commencée par feu M. James Ross, elle n'a pas cherché un homme particulièrement familiarisé avec la fabrication du fer et de l'acier, mais elle a choisi un homme très compétent et très qualifié en la personne de M. J. H. Plummer, un banquier de Toronto. Quand, il y a quelques années, la Nova Scotia Steel and Coal Company a eu besoin d'un président pour prendre en mains la direction de cette importante corporation dans la province de la Nouvelle-Ecosse, a-t-elle limité son choix à des hommes familiers avec l'industrie de l'acier ou du charbon? Non. Le leader de cette Chambre le sait bien, elle a choisi un de ses collègues au barreau d'Halifax, M. Robert E. Harris, un avocat distingué. C'est pourquoi, lorsque le ministre suppléant des Chemins de fer critique le Gouvernement, parce que les titulaires de l'ancienne commission n'étaient pas des constructeurs de chemin de fer, il fait là une critique qui devrait être sans importance quand on prend en considération la coutume suivie par toutes les grandes opérations de ce continent.

On nous demande parfois de comparer les opérations du Pacifique-Canadien à celles de la commission du Transcontinental. A entendre les députés de la droite, on serait porté à croire que les premiers directeurs du Pacifique-Canadien, quand l'idée de ce chemin de fer fut conçue, étaient naturellement des hommes au courant de la construction des chemins de fer. J'ai ici une liste des premiers directeurs du Pacifique-Canadien, ceux qui ont présidé à la construction de ce chemin de fer lors de ses premières étapes. Les noms de ces directeurs sont: George Stephen, de Montréal, marchand; Duncan McIntyre, de Montréal, marchand; John S. Kennedy, de New-York, banquier; R. B. Angus, de Saint-Paul, rentier; James J. Hill, de Saint-Paul, rentier; Henry Stafford Northcote, de Londres, rentier; D. P. Grenfell, de Londres, marchand; Charles Day Rose, de Londres, marchand; le baron J. de Reinach, de Paris, banquier. Pas un seul homme expérimenté dans les chemins de fer, pas un seul ingénieur ne figure au premier bureau de direction du Pacifique-Canadien, en tant que j'ai pu m'en assurer par les documents qu'il m'a été possible de trouver à la bibliothèque du Parlement. Si on a pu faire avec succès la construction de cette ligne à la satisfaction de ceux qui y avaient placé leurs capitaux, par des gens qui n'étaient pas des constructeurs de che-

mins de fer, n'est-ce pas une folie de supposer que de nos jours, des hommes d'affaires, des banquiers et des hommes de profession ne sauraient mener à bonne fin une entreprise importante?

Mais, monsieur l'Orateur, le ministre suppléant des Chemins de fer, en critiquant le personnel de l'ancienne commission, ne pensait peut-être pas que quelques-unes de ses critiques, les plus mordantes, s'appliquaient à celui qui occupe maintenant la position de commissaire. J'ai devant moi des critiques faites contre la personne qui occupe cette haute et importante position, le major Leonard, qui, si on les compare aux critiques que vient de formuler le ministre suppléant des Chemins de fer, leur ressemblent comme une leçon récitée par un enfant d'école de la deuxième classe. J'ai ici un éditorial du "Winnipeg Telegram". Il n'est pas nécessaire de rappeler aux membres de cette Chambre que le "Winnipeg Telegram" est l'organe dirigeant des conservateurs de l'Ouest. C'est l'organe personnel de l'honorable ministre des Travaux publics, et tout ce qu'il dit sur les affaires publiques est dit au nom du parti conservateur. Je lis du "Winnipeg Telegram", du 3 janvier 1914:

Le mécontentement grandissant par tout l'Ouest, causé par la lenteur dans la construction du Transcontinental national se manifeste par des commentaires un peu vifs des journaux, sans tenir compte des partis. Dans l'Est on entend les échos d'un mécontentement semblable causé par l'état peu satisfaisant de cette énorme entreprise. Ce délai prolongé, l'inaction de ceux qui ont la direction du travail, et le fait que le projet a déjà coûté $55,000,000 de plus que les évaluations les plus exagérées, a provoqué un sentiment d'inquiétude dans l'esprit du public qui assume rapidement des proportions dangereuses.

Qui est responsable pour ces conditions extraordinaires?

Après le renversement du régime Laurier, le pays espérait et s'attendait que les travaux seraient poussés avec vigueur et habilité. La franchise nous force à dire que ce a quoi le public avait droit de s'attendre ne s'est pas produit. L'ancienne commission responsable de ce trouble a été renvoyée et de nouveaux hommes ont été nommés, mais il n'y a pas eu d'amélioration dans l'action ou l'efficacité. Cela est trop clair; le gouvernement Borden a droit à l'appui du peuple et le peuple a confiance en lui, mais il n'y a aucun doute qu'une erreur a été commise dans le choix du major Leonard comme président de la commission du Transcontinental. C'est ce que les plus fervents partisans de M. Borden admettent. La seule qualité que sa commission puisse revendiquer, c'est l'honnêteté.

Il n'y a aucune accusation de malhonnêteté portée contre les membres de l'ancienne commission du Transcontinental, même dans un rapport préjugé comme celui de la commission spéciale qui a fait l'enquête.

C'est bien une excellente qualité mais ce n'est pas avec cela qu'on peut percer les montagnes,

[M. Kyte.]

établir des ponts sur les rivières, et construire des chemins de fer. Dans l'intérêt du peuple, surtout dans l'intérêt de la population de l'ouest du Canada, sans aucun désir de nuire à la réputation du major Leonard, le "Telegram" désire affirmer que son travail à la tête de la commission a été une banqueroute complète. Le "Telegram croit qu'une erreur a été commise en choisissant le major Leonard pour cette position responsable. Ce n'est pas un constructeur de chemins de fer, quelles que soient ses qualités pour la localisation des mines. C'est pourquoi c'est une pitié de sacrifier un excellent prospecteur aux dépens du projet du Transcontinental national.

Il n'est pas nécessaire d'aller dans les détails pour montrer que le major Leonard n'est pas qualifié pour la position qu'il occupe. L'impression s'accentue que les travaux avanceraient plus rapidement s'ils étaient conduits par le plus jeune des ingénieurs employés par la commission. L'honorable Frank Cochrane, le ministre des chemins de fer, est un homme très occupé. C'est un ministre surmené et il souffrira de surmenage tant qu'il portera le fardeau d'hommes incompétents comme le major Leonard dans le contrôle de grandes entreprises comme le Transcontinental. Nous suggérons donc que M. Cochrane assume lui-même les responsabilités de ce travail, ou qu'il nomme un commissaire ayant l'habileté et la science nébien que l'Ouest a des intérêts vitaux dans la bien que l'ouest a des intérêts vitaux dans la question et ne sera pas satisfait à moins d'une amélioration.

Ensuite, le 14 janvier 1914, le "Winnipeg Telegram" retourne, de la manière suivante, le fer dans la plaie:

Mais le "Telegram" réitère son affirmation que le peuple est fatigué de l'inaction et de l'incompétence de la commission du Transcontinental. Les services du major Leonard ont été une déception. Le public a confiance dans le ministre des Chemins de fer et si l'honorable M. Cochrane prenait ce travail sur lui, il le ferait avec rapidité et avec intelligence. Il jouit d'une réputation comme homme d'action; mais avec le major Leonard à la tête de la commission, pour terminer le travail de cette immense utilité publique, on trouve un chef à peu près inutile. L'Ouest veut que quelque chose se fasse et le "Telegram" croit que l'Est n'est pas moins exigeant. A la vitesse d'aujourd'hui, un autre transcontinental, une entreprise privée, va être terminé avant que le transcontinental national soit ouvert au trafic. Pourtant, les millions du peuple appuient cette grande entreprise et les fonds nécessaires sont là pour obtenir les services des génies du monde des chemins de fer. Dans ces circonstances, c'est une pitié qu'à Ottawa on n'adopte aucune ligne de conduite pour se rendre au désir de tout le pays pour plus de rapidité.

J'ai lu le rapport de MM. Lynch-Staunton et Gutelius, j'ai lu leur critique de la conduite de la commission du chemin de fer Transcontinental. J'ai lu les dépositions du commencement à la fin du volume, et nulle part je n'ai trouvé une critique aussi mordante, aussi mortelle, que celle dirigée par l'organe du ministre des Travaux publics contre le major Leonard, le commissaire actuel. L'excuse donnée par le ministre des

Chemins de fer et Canaux, pour avoir révoqué l'ancienne commission, c'est que les membres en étaient incompétents, parce qu'il n'y avait pas un constructeur de chemin de fer parmi eux. On a dit que les frais de construction seraient considérablement réduits si un changement était fait. Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est levé dans cette Chambre pour déclarer que le major Leonard était le seul homme au Canada auquel il se fiait pour exécuter ce travail comme il devrait l'être. Nous avons eu des preuves de la compétence du major Leonard, et je ne désire pas exprimer d'opinion personnelle sur cet homme estimable. C'est mon devoir de mettre en regard le rapport de MM. Lynch-Staunton et Gutelius sur l'aptitude de l'ancienne commission, la critique du ministre des Chemins de fer et des membres de cette commission, et la critique du "Winnipeg Telegram" sur la compétence, l'aptitude et l'habileté du major Leonard, le commissaire actuel.

L'honorable député de Renfrew-sud remarquait, au cours de ses observations, l'autre soir, que le rapport de la commission extraordinaire était partisan et partial. Naturellement les honorables députés de l'autre côté pouvaient en renvoyer l'accusation à mon honorable ami de Renfrew-sud. Je ne citerai pas les opinions des députés libéraux, mais je désire affirmer l'opinion d'un membre notable du parti conservateur à Montréal, au sujet de l'impartialité du rapport présenté à la Chambre par les deux commissaires extraordinaires. J'inscrirai au hansard une déclaration faite par M. C. H. Cahan, C.R., avocat éminent de Montréal, et qui a marqué pendant plusieurs années comme chef du parti conservateur dans la province de la Nouvelle-Ecosse. M. Cahan a été pendant quelque temps rédacteur du "Halifax Herald", qui a toujours prêté son appui au parti conservateur. M. Cahan était un des candidats du très honorable premier ministre (M. Borden) dans la province de la Nouvelle-Ecosse aux élections de 1904. Voici ce qu'il dit au sujet du rapport de la commission:

> J'ai très clairement donné mon avis au banquet récent de l'association des Provinces maritimes du McGill. Au Canada, nous sommes portés à aller jusqu'à l'extrême, en condamnant tout un parti politique non pas seulement pour les supercheries secrètement commises par des particuliers, mais nous signalons aussi comme quelque chose de frauduleux et corrompu des erreurs supposées de politique et de détail, au sujet desquelles des esprits avertis peuvent avoir, de bonne foi, des opinions entièrement différentes.
>
> Il ne s'est réalisé aucun grand projet de génie, où l'on n'aurait pu économiser de fortes sommes, si la clairvoyance des ingénieurs qui dirigeaient et contrôlaient les dépenses eût égalé leur expérience. On acquiert toujours d'importantes connaissances dans l'exécution d'une grande entreprise, que les critiques amateurs utilisent pour condamner le travail d'ingénieurs et d'autres qui sont de fait plus capables, et tout aussi honnêtes que ceux qui critiquent et condamnent le travail exécuté.
>
> Dans la construction du Transcontinental, il y a plusieurs questions de routes, de rampes, de constructions réglementaires, de lignes maîtresses, de voies de garage, d'usines, de gares, etc., au sujet desquelles des ingénieurs capables peuvent de bonne foi différer d'opinion. Toutes les dépenses de cette nature devraient être élaguées dans l'étude des accusations et des contre-accusations qui remplissent actuellement la presse de parti.
>
> Une opinion honnête exprimée soit sur la politique générale ou sur les détails d'une entreprise ne place pas et ne devrait pas placer un particulier ou un parti au banc des criminels.
>
> On doit aussi se rappeler que l'enquête qui vient d'être faite était *ex-parte*. C'est la même chose qu'une enquête préliminaire devant un magistrat. Elle ne devrait pas avoir plus de poids que la preuve testimoniale ordinaire dans une enquête *ex-parte*. Les particuliers ne devraient pas être condamnés par des procédés de Chambre étoilée. Si la commission Gutelius a recueilli une preuve suffisante, de l'avis du Gouvernement, pour l'autoriser à diriger des poursuites contre les entrepreneurs ou contre d'autres, ils devraient subir leur procès devant un tribunal où ils pourront être présents avec leurs témoins, et être entendus par leurs avocats. Si nous voulons sauver notre pays d'un discrédit complet, il nous faut jouer loyalement le jeu politique. En réalité, la presse d'un parti cherche maintenant à écraser ses adversaires politiques sous des accusations confuses de supercherie et de corruptions basées sur un rapport *ex-parte*, sur une preuve *ex-parte*, même avant que les personnes accusées n'aient eu l'occasion de se défendre. Nous préférons jeter l'odieux sur nos adversaires politiques plutôt que de prendre les moyens efficaces de traduire les coupables en justice.
>
> Et avec quel résultat? L'univers juge le Canada selon le jugement du Canada sur lui-même. On a créé en Angleterre l'impression que les affaires publiques du Canada étaient entachées de supercherie et de corruption. Le crédit financier du pays en a été diminué, et notre progrès matériel en est fortement retardé. Il vaudrait beaucoup mieux pour le pays que nous jouions la partie honnêtement, en faisant clairement ressortir la différence entre les questions honnêtes d'opinion et les menées louches et frauduleuses, en n'épargnant aucun effort raisonnable pour traduire les personnes coupables d'actes frauduleux devant les tribunaux régulièrement constitués.

Voilà l'opinion non pas d'un libéral, non pas d'un ex-membre du gouvernement qui a été défait en 1911, et non pas d'un adepte du parti libéral, ou du chef de l'opposition.

Cela, monsieur l'Orateur, est l'opinion impartiale d'un conservateur marquant de Montréal, d'un homme qui parle en connaissance de cause. J'ai dit il y a un instant que M. Cahan était un avocat éminent

de la ville de Montréal; il est plus qu'un avocat éminent, il est aussi un financier marquant. Par son énergie et ses aptitudes, M. Cahan a fait beaucoup pour développer les ressources naturelles du Dominion. En Colombie-Anglaise, en Ontario, en Nouvelle-Ecosse, et dans la lointaine Amérique du Sud, M. Cahan a organisé des corporations pour développer les services publics, et il lui faut de temps à autre aller au marché monétaire de la Grande-Bretagne demander des fonds pour ses grandes entreprises. Personne mieux que lui ne savait donc quel coup mortel avait été porté au crédit des entreprises canadiennes par ce rapport partial que MM. Gutelius et Staunton ont présenté au Parlement.

Une des importantes critiques dirigées contre la sagesse de l'ancien gouvernement au sujet de la construction du Transcontinental touche à la construction de la ligne de Québec-est à Moncton. L'ex-ministre des Chemins de fer et l'honorable député de Carleton (M. Carvell) ont observé que lorsque MM. Gutelius et Lynch-Staunton ont entrepris de condamner la construction du chemin de fer de l'est de Québec à Moncton, ils jugeaient d'une politique qui avait reçu l'approbation des électeurs du Canada, au cours de deux élections générales. Lorsque ce projet est venu devant la Chambre des communes en 1903, le premier ministre actuel n'était pas convaincu qu'un nouveau chemin de fer ne devait pas être construit à travers la province du Nouveau-Brunswick. Je cite le Hansard de 1903:

M. BORDEN:—Je dis que si l'on peut trouver une ligne meilleure et plus courte entre la Rivière-du-Loup ou toute autre localité de l'Intercolonial et Moncton, une ligne dont la construction donnera à Halifax à Saint-Jean et aux Provinces maritimes en général, une meilleure perspective de lutte pour le commerce de l'Ouest qu'elles n'ont maintenant, j'en appuierai l'établissement. Mais je ne l'appuierai pas pour le but que ce bill propose. Je dirai à mon honorable ami pourquoi je l'appuierai. J'appuierai la construction de cette ligne comme partie de l'Intercolonial. Je ne crois pas à la construction de cette ligne meilleure et plus courte dans le but de la remettre au Grand-Tronc ou à toute autre compagnie de chemin de fer, mais je crois à l'établissement de cette ligne pour l'incorporer au chemin de fer du peuple. Telle est ma position, et je la discuterai volontiers dans les Provinces maritimes ou partout ailleurs, soit avec le ministre de l'Intérieur ou avec tout autre honorable député de la Chambre.

Le très honorable député ne voulait pas alors approuver la construction d'un chemin de fer à travers le Nouveau-Brunswick comme partie du Grand-Tronc-Pacifique, mais en envisageant à la fois la province d'Ontario et la province de la Nouvelle-Ecosse, et songeant aux élections générales qui devaient avoir lieu dans quelques mois, il ne voulait pourtant pas dire qu'il n'appuyait pas l'établissement d'un chemin de fer à travers la province du Nouveau-Brunswick, mais il voulait en faire partie de l'Intercolonial. La raison de la critique de M. Gutelius sur la construction de ce chemin de fer à travers le Nouveau-Brunswick, c'est qu'il nuit à l'Intercolonial, et il allègue qu'en employant l'argent public à réduire les rampes et les courbes de l'Intercolonial tout le profit qu'on pourrait tirer du Transcontinental serait acquis à l'Intercolonial. Mais ce n'est pas là l'attitude prise par le très honorable premier ministre. Le très honorable député ne voulait pas donner son appui au Transcontinental dans le Nouveau-Brunswick, et il a reçu sa réponse aux élections générales de 1904. Lors de cette élection, dix-huit libéraux ont été élus en Nouvelle-Ecosse, pour appuyer le projet d'établir un chemin de fer à travers le Nouveau-Brunswick, et le très honorable ministre lui-même,—pour la première fois dans l'histoire de la NouvelleEcosse,—le chef d'un grand parti, était obligé de sortir de sa province pour pouvoir continuer à diriger son parti. Le résultat de cette élection fut presque aussi décisif dans le Nouveau-Brunswick, neuf libéraux ayant été élus contre quatre conservateurs.

Un autre membre distingué du parti conservateur parlait en 1903 du projet de construire un chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick comme partie du Transcontinental, je veux dire M. Bell, qui représentait alors Pictou. Alors que M. Bell parlait, l'honorable M. Ross, alors député de Victodia (N.-E.), lui posa cette question.

L'honorable député s'oppose-t-il à ce que la voie aille jusqu'à Moncton?

Et M. Bell répondit:

M. BELL:—Je critique le projet. Je dis que si l'honorable député qui vient de parler désire que la ligne aille à Moncton, ce n'est pas parce qu'il désire beaucoup voir le grain passer par Halifax et Saint-Jean, mais plutôt parce qu'il veut avoir une espèce d'excuse à offrir à ses électeurs pour avoir appuyé un projet aussi absurde.

M. JOHNSTON (Cap-Breton):—Alors l'honorable député s'y oppose?

M. BELL:—L'honorable député est prêt à soutenir la déclaration de son chef.

Aucun membre marquant du parti conservateur dans la Chambre n'a eu à cette époque le courage que M. Gutelius trouve, dix ans plus tard, de condamner la construction d'un chemin de fer à travers la province du Nouveau-Brunswick; mais au contraire, ils ont tous laissé entendre qu'ils étaient en faveur de ce projet, parce qu'ils étaient convaincus que le peuple des Pro-

vinces maritimes en demanderait l'exécution.

Mais l'idée de construire un chemin de fer à travers le centre du Nouveau-Brunswick remonte à une date beaucoup plus ancienne que le projet d'établissement du Transcontinental national conçu par le ministère précédent. Dès 1887, à ma connaissance personnelle, sir Charles Tupper, qui à ce moment faisait activement la lutte pour le triomphe du parti conservateur dans l'arène fédérale, annonça publiquement dans la ville d'Halifax que son dernier acte avant de quitter l'Angleterre avait été de conférer avec son ami lord Revelstoke, lequel s'était engagé à trouver preneur pour les obligations émises en vue de la construction d'un chemin de fer reliant Harvey à Salisbury à travers la province du Nouveau-Brunswick. Sir Charles Tupper était toujours prêt à appuyer sa déclaration de l'inévitable télégramme, et à peine avait-il prononcé les paroles, qu'un messager du bureau télégraphique se précipitait sur l'estrade et lui remettait une dépêche, dont il donnait lecture au milieu des applaudissements du parti tory, confirmant sa déclaration que lord Revelstoke s'était engagé de trouver les fonds pour la construction d'un chemin de fer passant en plein cœur de la province du Nouveau-Brunswick. Encore en 1891, le parti conservateur réitérait sa promesse de construire un chemin de fer à travers le Nouveau-Brunswick, et l'inexécution par ce parti de la promesse faite par sir Charles Tupper en 1887 fut son plus gros embarras au cours de cette campagne. Il ne se trouva jamais un moment où les leaders du parti conservateur ne fussent pas disposés à engager leur parole et leur honneur pour garantir l'établissement d'une voie ferrée à travers le Nouveau-Brunswick, mais ils oubliaient de remplir cette promesse une fois l'élection terminée. La différence sous ce rapport entre le parti conservateur et le parti libéral, c'est que tandis que le parti conservateur promit de construire un chemin de fer et négligea de remplir sa promesse, le parti libéral, après avoir promis, tint sa parole, construisit le chemin de fer.

J'ai ici le compte-rendu de discours prononcés par d'autres membres du parti conservateur en 1904, au cours de la délibération en cette Chambre du projet de modification du traité intervenu entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. Le premier ministre actuel (M. Borden) s'exprima alors en ces termes:

Le Gouvernement a eu l'obligeance et la générosité de consentir à se charger de la plus grande part de la responsabilité imposée par la construction d'à peu près 2,000 milles de voie ferrée à travers les territoires du Nord-Ouest, et il a refusé au cours de la session dernière d'insérer la moindre stipulation interdisant au Grand-Tronc-Pacifique de transporter à Portland les marchandises et voyageurs utilisant ce chemin de fer. Nous proposâmes des projets d'amendement dans ce sens, nos adversaires n'en voulurent pas, et lorsque le traité revint sur le tapis, ils jugèrent à propos cette fois encore de n'y pas insérer une seule syllabe qui eût pu obliger la compagnie du Grand-Tronc à transporter ces marchandises vers des ports canadiens plutôt que vers Portland. Effectivement, je crois savoir que ceux qui s'intéressent à la prospérité de Portland ne s'inquiètent guère de ce qui se prépare. Ils ont eu jusqu'ici le bénéfice de la manutention du trafic du Grand-Tronc et ils s'attendent bien que cela va se continuer comme par le passé. Ils ont la sincère et sublime confiance que l'établissement du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à travers les territoires du Nord-Ouest du Canada ne nuira nullement aux intérêts de Portland, mais que tout trafic recueilli dans cette région ira grossir les opérations de Portland, et que les ports d'Halifax et de Saint-Jean seront rélégués dans la position qu'ils ont occupée jusqu'ici.

Observez que le très honorable gentleman ne croyait nullement à la bonne foi du Gouvernement lorsqu'il proposait de construire un chemin de fer à travers le Neauveau-Brunswick; il voulait donner l'impression que son manque de sincérité à cet égard aurait pour résultat d'assurer à Portland la manutention de notre trafic. Il ajouta ceci:

Pourquoi les déclarations du très honorable premier ministre manquent-elles aujourd'hui de la vigueur qui les caractérisait l'an dernier? Il n'a peut-être pas oublié comme on nous pressait l'an dernier, comme, à entendre nos adversaires, tout délai pourrait être fatal; et cependant, le Gouvernement n'a encore pris aucune mesure en vue de l'exploration de cette division de l'Est. Si les circonstances étaient critiques l'an dernier, si tout retard pouvait être fatal, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il rien fait durant ces six ou sept mois, pourquoi n'a-t-il pas fait commencer l'étude topographique de la région que doit traverser cette section de l'Est? Dans certaines parties du pays où on n'approuve pas l'établissement de ce tronçon de l'Est, on s'est dit tout bas que c'était peut-être qu'on ne se proposait pas de l'établir.

Dans cette circonstance, le très honorable premier ministre ne se borna pas à exprimer de très graves doutes; il avait de sérieuses raisons de craindre, dit-il, que le premier ministre d'alors ne se proposât pas sincèrement et du fond du cœur de construire ce tronçon, que maintenant MM. Gutelius et Lynch-Staunton font tous leurs efforts pour condamner.

M. J. Daniel, député de Saint-Jean (N.-B.), s'exprima ainsi:

Depuis cette élection, mes adversaires ont cherché par tous les moyens à en expliquer le résultat; j'en ai entendu parler comme d'un accident. J'ai aussi entendu dire qu'il se trouvait deux messieurs désirant tous deux être le can-

didat du parti libéral, et que la zizanie qui éclata à la suite de l'insuccès de l'un d'eux eut l'effet de réduire à néant la majorité de l'ancien ministre des Chemins de fer et d'assurer mon élection. Eh bien, monsieur l'Orateur, je suis bien prêt à reconnaître tout l'effet que ces circonstances ou d'autres d'une nature spéciale à ce moment ont pu avoir sur le résultat de l'élection; mais cela fait, je dois ajouter en toute sincérité que toutes ces circonstances réunies n'auraient pas produit l'effet que l'on sait dans la ville de Saint-Jean, n'avait été un fait qui touchait de plus près et intéressait plus vivement la population de cette ville. Pour moi, il n'est pas douteux, monsieur l'Orateur, que cette élection n'ait été le résultat du désappointement éprouvé par la ville de Saint-Jean à l'égard du projet adopté par le Gouvernement et plus particulièrement formulé dans le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Car en même temps qu'elle n'y voyait rien de particulièrement avantageux pour le pays en général, elle se rendait parfaitement compte qu'elle-même loin d'en bénéficier, allait en souffrir bel et bien. C'était l'opinion générale dans toute la ville de Saint-Jean. Dès le mois d'août dernier, les marchands de la ville s'assemblèrent et discutèrent la question. Ils étaient curieux de savoir quel en serait l'effet en ce qui les concernait; car c'est ici une immense entreprise pour le Canada, comme ce serait pour tout autre pays; et si le Canada doit dépenser de 139 à 149 millions (il est impossible de dire au juste de combien de millions l'exécution de cette entreprise va exiger la dépense), quelle proportion de cette somme va profiter aux provinces Maritimes? C'est ce que nous nous demandons à Saint-Jean: Quel avantage y trouverions-nous? Nous nous convainquîmes que nous n'y trouverions aucun avantage.

Il n'est pas douteux, monsieur l'Orateur—j'aborde cet aspect de la question avec quelque hésitation, car d'aucuns penseront que je donne un peu d'importance à une circonscription,—mais il n'est pas douteux que, en ce qui regarde cette section de l'extrême est, la véritable solution au point de vue pratique et économique, ne soit de construire la voie ferrée à partir d'Edmunston, ou de quelque autre endroit assez rapproché d'Edmunston, et de suivre la vallée de la rivière Saint-Jean jusqu'au port de Saint-Jean. Ainsi vous auriez la voie la plus directe, et celle qui offre les meilleures perspectives d'opérations payantes une fois la ligne établie.

Vous remarquerez que M. Daniel était fortement en faveur de l'idée de construire le Transcontinental à partir de la ville d'Edmunston; mais naturellement il préférait que le terminus du chemin de fer fût dans la ville de Saint-Jean plutôt que dans la ville de Moncton. M. Daniel dit ensuite:

Certaines des modifications effectuées par cette convention supplémentaire semblaient précisément avoir pour objet de faciliter au Grand-Tronc l'accomplissement de son dessein et de favoriser la sortie de ces marchandises du territoire canadien à l'avantage de Portland (Maine.) Sinon, pourquoi le Gouvernement inviterait-il le Parlement à libérer ce dépôt de 5 millions aussitôt la section de l'ouest complétée? Si le Gouvernement se propose de mener de front l'établissement de la section de l'est et l'établissement de la section de l'ouest, pourquoi nous demande-t-on d'insérer cette clause? Car s'il se propose effectivement d'exécuter les travaux de cette manière, la section de l'est se trouvera parachevée aussi rapidement que celle de l'ouest, et il n'y a pas de raison que je sache de prier le Parlement de libérer ce dépôt aussitôt la section de l'est construite.

Puis M. Gourlay, député conservateur de Colchester, s'exprima ainsi:

Votre erreur consiste à n'avoir pas constitué une compagnie nouvelle. Si vous avez résolu de construire ce chemin de fer, que sa direction s'inspire d'un intérêt unique depuis le Pacifique jusqu'à Halifax, de sorte que, lorsque votre compagnie recevra une livre de marchandises dans la Colombie-Anglaise, elle soit tenue de la transporter à Halifax ou à Saint-Jean. Au lieu de cela, vous avez fusionné ce projet avec un chemin de fer qui a intérêt à transporter les marchandises à Portland.

J'ai dit que la section de Québec à Moncton devra être construite, et je tiens à bien faire comprendre ma pensée sur ce point. Je suis en faveur de l'établissement de cette section sans la moindre réserve. S'il se construit un seul mille de cette voie tortueuse et difforme, que ce soit sur la section de Moncton, car, même en admettant que la province de Québec doit être favorisée au détriment du reste du Dominion, que les Provinces maritimes aient au moins quelques miettes du festin.

Je n'hésite pas à dire au nom des Provinces martimes que toute ligne ne dépassant pas Québec ne saurait être d'aucune utilité pour nous. Mais établissez votre tracé au sud de Québec, et alors vous avez une ligne droite qui traverse le continent et aboutit à Halifax, ou Country-Harbour, ou Saint-Jean, et une fois que les produits de l'extrême ouest auront pris cette route à destination de ces endroits, ils ne sauraient prendre la tengente dans la direction de Boston ou de Portland, mais prendront forcément l'Atlantique à partir de ports canadiens pour aboutir aux grands centres de commerce de l'Europe. Telle est mon ambition, et telle est aussi, je pense, l'ambition de nos adversaires, s'ils peuvent seulement s'élever au-dessus des mesquines considérations d'intérêt de parti, prendre une attitude virile et dire hautement le fond de leur pensée.

On cherche à nous donner le change encore une fois, mais nous savons maintenant qu'une ligne ayant son terminus à Québec ne sera jamais d'aucun avantage pour les provinces maritimes.

Je serais curieux de savoir si M. Gutelius et M. Lynch-Staunton ont lu le compte rendu du débat qui a eu lieu en cette Chambre sur le sujet de cette grande voie ferrée, avant de préparer ce rapport, où ils condamnent la ligne de conduite suivie par l'ancien ministère, se figurant, sans doute, qu'ils condamnent la manière de faire d'un parti seulement, alors que c'est la ligne de conduite approuvée dans le temps par l'un et l'autre parti qu'ils condamnent en réalité.

M. R. D. Wilmot, autre député de la province du Nouveau-Brunswick, parla en ces termes:

Lorsqu'il atteindra la province du Nouveau-Brunswick, comme je conjecture qu'il l'atteindra de quelque manière, j'estime que la route la plus facile comme la plus naturelle pour un chemin de fer sera de suivre la vallée de la Saint-Jean jusqu'à Fredericton, et de là se diriger sur

Moncton suivant un embranchement passant par Shipman. Cette contrée a déjà été explorée, c'est un pays plat et favorable à l'établissement d'une voie ferrée. Un autre embranchement pourrait être dirigé sur la ville de Saint-Jean. Quant à la proposition du premier ministre de construire une voie ferrée traversant en droite ligne la province du Nouveau-Brunswick, je ne l'estime nullement pratique. Les frais seraient très considérables, et d'après ce que nous connaissons de cette partie du pays, je ne pense pas qu'elle puisse être établie à moins d'une forte dépense. Si vous suivez la vallée de la rivière Saint-Jean, vous avez une plate-forme naturelle et la route la plus directe vers le littoral maritime.

Ce sont là les opinions de membres conservateurs de la Chambre des communes exprimées au cours de ce débat: elles préconisent toutes fortement la construction d'une voie ferrée traversant la province du Nouveau-Brunswick.

J'ai ici le texte d'un vœu adopté par le "board of trade" de la ville de Truro, à la date du 14 février 1890, dans les termes suivants:

La chambre de commerce de Truro note avec intérêt le prolongement projeté du réseau du chemin de fer Grand-Tronc jusque dans les Provinces maritimes, où il se relirait avec l'Intercolonial, à Moncton ou proximité, ce qui donnerait une nouvelle ligne concurrente sur l'Ouest en même temps qu'une ligne directe et toute en territoire anglais; et par le présent elle exprime le vœu que le Gouvernement fédéral favorise de toutes ses forces l'exécution de ladite entreprise; et, en outre

Il est arrêté que le texte de la présente résolution sera transmis à notre représentant à Ottawa pour être soumis au Gouvernement.

G. Clish, président.
G. A. Hall, secrétaire.

Je vais maintenant donner lecture du projet de résolution adopté par le "board of trade" de la ville d'Halifax, le 23 juillet 1903, dans les termes suivants:

Considérant que cette partie du projet de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique stipulant la construction d'une voie ferrée de Winnipeg à Moncton (N.-B.) a été l'objet de critiques, cette Chambre réaffirme dans les termes les plus nets sa déclaration antérieure (ci-annexée) qu'aucun projet officiel de transport transcontinental ne sera jugé satisfaisant ou équitable pour les diverses provinces du Dominion à moins d'assurer le transport des produits canadiens par les ports canadiens en hiver comme en été, et juge qu'il est impératif pour le Gouvernement d'exiger de strictes garanties de l'exécution de ce programme.

Nous prétendons, en outre, que la construction de la ligne à l'ouest de Québec, sans assurer son prolongement vers l'est en territoire canadien, serait manifestement injuste pour les Provinces maritimes.

Cette Chambre est, de plus, d'opinion que la construction de la ligne la plus directe en territoire canadien de Québec à Moncton (N.-B.), serait d'un immense avantage pour les Provinces maritimes, aussi bien que pour le reste du Canada, et assurerait au chemin une large part du trafic (marchandises et voyageurs) de plein parcours qui à l'heure actuelle passe par les ports des Etats-Unis.

(Signé) James Hall,
Vice-président.
Charles M. Greed,
Secrétaire.

Il n'est pas étonnant que le très honorable premier ministre ait été à Halifax, en 1904, l'objet de la réception que l'on sait de la part des électeurs, considérant son attitude hésitante sur cette question du prolongement du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Moncton. J'ai ici le texte de la résolution adoptée par le "board of trade" de la ville de Saint-Jean, le 13 mai 1903:

Arrêté, que la ville de Saint-Jean a appris avec regret que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique annonce son intention de construire sa ligne depuis le Pacifique jusqu'à la ville de Québec seulement et ne se propose pas de construire et de prolonger la dite ligne de manière à avoir en hiver un terminus sur le littoral maritime en territoire canadien. Ce qui signifie que la compagnie fera passer tout son trafic transatlantique en hiver par les ports des Etats-Unis. Et il est, en outre, arrêté qu'une ligne de conduite constituerait une grave injustice pour les Provinces maritimes, puisque ce serait appliquer les deniers et les ressources du Canada au développement d'une ville et d'un port en pays étranger.

Et il est, en outre, arrêté que notre ville respectueusement, sincèrement et très énergiquement insiste auprès des représentants au Parlement de la ville et du comté de Saint-Jean, de la province du Nouveau-Brunswick et des Provinces maritimes généralement, pour qu'ils fassent tout en leur pouvoir afin de sauvegarder les intérêts de leurs commettants et empêcher la consommation de cette injustice et le préjudice qui en résulterait pour eux.

Et il est, en outre arrêté que les garanties nécessaires contre la perpétration de cette injustice soient inscrites dans la loi constitutive de la compagnie, si pareille loi est votée.

Enfin, il est arrêté, de plus, que cette ville prie les représentants de Québec, d'Ontario et des autres provinces et territoires plus à l'ouest de faire en sorte à l'égard de ces garanties que la voie ferrée que doit construire la compagnie passe d'un océan à l'autre en territoire canadien, hiver comme été et que des mesures soient prises pour assurer le transport exclusivement par des ports canadiens de toutes les marchandises à provenance ou à destination d'aucune partie du Canada.

J'ai donné lecture de ces expressions d'opinion afin de faire comprendre à quel point le ministère dont le leader actuel de l'opposition était le chef avait raison de poser en principe en 1903 et 1904 qu'aucun service transcontinental ne serait complet, s'il ne s'étendait d'un océan à l'autre. Au surplus, le projet a été unanimement approuvé par les électeurs de la province de la Nouvelle-Ecosse en 1904, très généralement approuvé par eux en 1908, de même que par les électeurs du Nouveau-Brunswick, en 1904 et 1908. En présence de ces faits, je pense que la question de l'opportunité de l'établissement de cette voie ferrée a été réglée

d'une manière définitive, et ce n'est que pour des fins de parti que MM. Gutelius et Lynch-Staunton ont conçu la pensée de condamner le projet dont leurs maîtres les électeurs imposèrent l'exécution au gouvernement fédéral.

Il y a deux semaines à peu près, je fis une motion en cette Chambre par laquelle je priais le ministre intérimaire des Chemins de fer (M. Reid) de déposer sur le bureau un rapport contenant certaines instructions données par le ministre des Chemins de fer à M. Gutelius en vue de la réduction des rampes et courbes, ainsi que le rapport de M. Gutelius. Je regrettte que le ministre intérimaire n'ait pu déposer ce rapport au cours du présent débat. Considérant que les commissaires spéciaux ont condamné la ligne de conduite suivie par la compagnie du Transcontinental en dotant ce chemin de fer de rampes de quatre et de six dixièmes et de courbes de six degrés, il aurait été intéressant de savoir pourquoi M. Gutelius approuve pour l'Intercolonial une ligne de conduite qu'il désapprouve en ce qui regarde le Transcontinental. Le ministre intérimaire des Chemins de fer ne put déposer ces documents sur le bureau, parce que, déclare-t-il, il avait dû les faire venir de Moncton. Cela m'a surpris, car tout ce que j'avais demandé c'était le texte des instructions données par le ministre à M. Gutelius, lesquelles sûrement doivent se trouver dans les archives du département, et aussi le texte du rapport transmis par M. Gutelius au ministre, lequel doit s'y trouver également. Lorsque ces documents auront été transmis de Moncton, j'imagine que le présent débat sera clos, et le public ne sera pas en mesure de juger de la sincérité de M. Gutelius lorsqu'il recommande des pentes de quatre et de six dixièmes pour l'Intercolonial et les condamne dans le cas du Transcontinental.

L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham) a signalé quel fâcheux retentissement la publication de ce rapport des commissaires enquêteurs avait eu sur la réputation du Canada sur les marchés monétaires de la Grande-Bretagne auxquels le Dominion est tenu de s'adresser en vue de se procurer les fonds nécessaires à l'exécution de ces vastes entreprises. Voici un message de Londres que j'ai en main à ce propos:

La nouvelle nous arrive de Londres que le peuple anglais ne veut plus acheter d'obligations du Gouvernement canadien. Celles que le ministre des Finances White a mises sur le marché ces jours derniers ne trouvent pas preneur. Bien que 25 millions d'obligations à 4 p. 100 aient été offertes à un point au-dessous du pair, le public n'en a pris que 22 p. 100 et laissé 78 p. 100 sur les comptoirs des agents.

M. Kyte.]

Voilà déjà quelque temps que l'on prédit que la place de Londres ne saurait supporter longtemps les saignées pratiquées à ses dépens par le ministre des Finances White. Dans les cinq derniers mois il a tiré sur Londres pour plus de 70 millions sous forme d'emprunts, ou nouveaux ou anciens qui demandaient à être renouvelés. Il ne s'est guère passé de mois depuis son entrée en fonctions qu'il n'ait été sur la place à vendre des titres ou obligations du Trésor. Les emprunts désordonnés du ministre des Finances ont ébranlé la confiance du capitaliste anglais et le rapport Gutelius-Staunton a été le coup de grâce porté au crédit du Canada.

Je suis sûr que le ministre des Finances (M. White) comprendra que ce n'est pas pour le plaisir de lui dire des choses désagréables que je donne lecture de cette dépêche.

Londres ne comprend pas les procédés politiques du Gouvernement canadien et se figure qu'une commission royale ne saurait mentir. Lorsque le télégraphe sous-marin annonça que l'enquête établissait que 40 millions avaient été dépensés à tort dans la construction du chemin de fer National Transcontinental, et que huit millions de bénéfices illicités avaient été réalisés dans la sous-concession des entreprises, le capitaliste anglais le crut.

Nous avons donc déjà le preuve de l'effet produit par le rapport sur la réputation financière du Canada.

M. A. D. FOSTER: Qui a écrit cela?

M. KYTE: C'est un câblogramme du "Star", de Montréal. Et le "Standard of Empire", de Londres, publie ce qui suit:

La publication du rapport de la commission royale sur le prix de revient du chemin de fer National Transcontinental a été le grand événement de la semaine. L'opinion publique a été rudement secouée par la constatation d'une dépense inutile de 8 millions. Aucune accusation spécifique de corruption n'est portée. On ne nie pas que la construction de la voie ait été bien faite, avec une pente minima de 1 en 250 et sans courbes abruptes; mais la question est celle-ci: Une telle ligne était-elle requise dans les circonstances?

Les journaux de notre pays ont publié de jour en jour force commentaires sur le rapport de M. Gutelius et de M. Lynch Staunton. Les amis du parti au pouvoir ont déclaré que le rapport était surabondamment justifié par la preuve. La presse conservatrice a affirmé que d'énormes sommes, fruit de gains illicites, avaient été divisées entre ingénieurs, entrepreneurs et autres personnes habiles à saigner le pays. Jusqu'ici il n'a pas été prononcé un mot dans le cours du présent débat à l'appui des accusations téméraires lancées dans les journaux. Le plus qu'on puisse dire à l'égard de cette dépense de deniers, c'est que le chemin a coûté plus qu'on n'avait prévu. Tout honorable député quelque peu au courant des frais occasionnés par l'exécution de ces vastes entreprises sait parfaitement qu'il

n'en est pas une sur cent qui n'entraîne une dépense supérieure à l'estimation première. Depuis cinq ou six ans, le gouvernement des Etats-Unis s'occupe du creusement du canal de Panama. Nous savons que des ingénieurs habiles et compétents se sont chargés de faire l'évaluation de ce que serait le prix de revient de cette vaste entreprise. Ce travail était confié à des officiers et ingénieurs de l'armée, et aucune source de renseignements ne fut négligée pour qu'ils fussent à même de dire exactement aux autorités quel serait le coût effectif de ces travaux. L'évaluation première fixait la dépense à 200 millions. Mais cette somme a été bien loin de suffire; à tel point que déjà $350,000,000 ont été dépensés et on prévoit généralement que 400 millions y auront passé avant que les travaux soient terminés.

Nous avons eu au Canada des exemples d'entreprises publiques exécutées autrefois sous une administration conservatrice, mais jamais la dépense n'est restée au-dessous de l'évaluation. Nous avons eu à Québec le bassin de radoub où ont figuré, il y a vingt-cinq ans, les McGreevy et les Langevin. La dépense à faire devait être de $2,-184,259, et la chose a coûté au pays $3,138,-234. Là où on aurait dû dépenser 2 millions, il se trouve qu'on a dépassé cette somme de près d'un million. Il y a aussi l'affaire du bassin d'Esquimalt, qui devait coûter $374,559, mais que l'on a payée aux entrepreneurs la somme de $581,841; $200,000 de plus que l'ouvrage n'avait d'abord été évalué. Il a donc été dépensé là près de 50 p. 100 de plus que l'évaluation première. On sait ce qui en a été du pont Curran à Montréal, dont l'évaluation avait été de $120,000, mais qui, au bout du compte, a coûté $430,-000, soit $270,000 de perdus pour le pays. Il y a eu toutefois dans la dépense de ces deniers des choses qui, je suis heureux de le dire, ne se sont point présentées dans le cas du Transcontinental. Le parti conservateur d'aujourd'hui n'est que la suite du parti conservateur qui a gouverné le pays de 1878 à 1896. Il a, en fait de dépense des fonds publics, un passé qui le met dans une posture bien peu avantageuse quand on le compare à celui de la commission du Transcontinental. Il n'est pas jusqu'aux plus jeunes d'entre nous qui n'aient gardé le souvenir de ce qui s'est passé dans le pays de 1891 à 1896, au temps où cette Chambre faisait, par l'entremise de ses comités, une enquête sur les dépenses de l'administration d'alors. Etait-il question à cette époque de reprocher au Gouvernement un excès de dépenses, ou même des dépenses dépassant toute prévision? Non, monsieur l'Orateur, l'on ne s'attardait pas à des reproches de cette sorte. Les dépenses n'étaient point soumises à une investigation, à moins que l'on pût établir que les prodigalités du ministre des Travaux publics avaient pour cause le don de sommes considérables à des amis du parti ou au fonds électoral. Chaque fois néanmoins qu'une enquête a eu lieu, on a constaté que la dépense excédait de beaucoup les prévisions et, dans neuf cas sur dix, c'est à des partisans de l'administration que l'argent est allé dans la proportion de 75 p. 100, pour être réparti entre les candidats du Gouvernement à l'époque des élections.

J'ai lu des extraits de journaux anglais où il est dit ce que l'on pense là-bas du rapport de MM. Gutelius et Staunton sur les affaires du Transcontinental. Pas un mot dans la presse ou ailleurs tendant à faire supposer pour l'Angleterre que, dans les frais de cette vaste entreprise, il ait été dépensé malhonnêtement même un dollar. Le plus que l'on a pu dire, c'est que ces frais dépassaient de beaucoup ce que l'on avait prévu et allaient assujétir les contribuables du Canada à une charge plus lourde qu'on ne l'avait d'abord pensé. Permettez-moi de vous donner lecture de ce qu'ont dit les journaux anglais sur la dépense des fonds publics de 1891 à 1896:

Le "Times" de Londres:—Il ne peut y avoir ici dans la mère patrie qu'un sentiment, celui d'un profond regret sur le tort causé à la bonne réputation de l'aînée de ses filles.

Le "Graphic" de Londres:—Il n'est plus possible de douter que la corruption sous sa forme la plus mauvaise ne règne au Canada dans une partie considérable du service civil.

Le "Telegraph" de Londres:—Déjà malheureusement on en connaît assez en Angleterre pour qu'il soit manifeste que seule une épuration résolument et vigoureusement menée peut faire oublier la corruption qui, en ce moment, règne dans la vie publique au Canada, et dont il n'y a pas eu d'exemple dans notre pays depuis des centaines d'années.

La "Gazette" de Birmingham:—Des coquins hors de place fraudent le public pour corrompre des fripons en place, et les fripons en place se prostituent, sacrifient leur honneur et manquent à leurs obligations afin de se tenir en bons termes avec les coquins hors de place.

L'"Echo" de Londres:—Aucun pays ne saurait prospérer lorsque les services publics se liguent avec de frauduleux entrepreneurs, et quand les ministres eux-mêmes sont sensibles à l'offre de cadeaux.

La "Saint-James Gazette":—L'existence au Canada d'un système de corruption organisée parmi les fonctionnaires publics a été abondamment démontrée et, de même que tout le reste en Amérique, la corruption a été colossale.

La "Graphic Despatch":—Il n'est pas jusqu'à Tammany Hall qui ne se sente bon comparativement à l'asphyxiante composition du cabinet conservateur.

Voilà ce qu'a fait autrefois des deniers publics le parti auquel appartiennent ceux qui, étant aujourd'hui en place, voudraient faire tenir pour criminels les membres de l'administration précédente, parce que le Transcontinental a coûté plus cher qu'on ne l'avait prévu.

S'il est une chose que ce débat a fait ressortir à l'avantage du Canada et pour sa bonne réputation aux yeux de la mère patrie, c'est qu'après un discours de trois heures et demie du solliciteur général et un autre d'une heure et demie du ministre par intérim des Chemins de fer, rien encore jusqu'à présent nous fait penser à du grappillage ou à de la malhonnêteté dans l'exécution de ces travaux. Il est bien vrai que depuis douze mois la presse conservatrice insinue que des faits de grappillage sur une grande échelle ont été découverts dans la construction du Transcontinental; il est vrai que des représentants de la presse conservatrice ont eu à leur disposition une source secrète de renseignements à laquelle les membres de la presse libérale n'ont pas accès; il est vrai encore que les journaux conservateurs ont de fois à autre supposé, insinué, fait entendre que le jour où MM. Gutelius et Staunton présenteraient au Gouvernement leur rapport, d'épouvantables révélations seraient faites qui terrifieraient le public canadien. Mais voici que ce rapport a été présenté, la foudre a jailli et de tout cela il résulte une simple opinion des commissaires enquêteurs, opinion d'après laquelle l'on n'aurait pas dû entreprendre de construire la ligne entre Québec et Moncton. C'est pourtant un projet qu'ont approuvé et appuyé les habitants du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse dans deux élections générales; un projet qui a eu l'appui d'éminents conservateurs au cours des sessions de 1903 et 1904. Selon les commissaires, la ligne a coûté beaucoup trop d'argent. Pour ce qui est de la construction elle-même, le rapport ne révèle aucun trait de malhonnêteté, aucun fait de grappillage, rien qui doive faire rougir les libéraux du Canada.

On me permettra bien de lire partie de la déposition de l'ingénieur Balkham, que M. Gutelius a interrogé sur l'opportunité des chevalets en bois au lieu des chevalets en fer:

Q. Si l'on vous avait permis d'employer des tréteaux de bois sur tous les points où vous faites actuellement du remblai, auriez-vous par-là économisé une somme considérable sur le coût primitif?—R. Oui, dans certains endroits mais pas partout loin de là.

[M. Kyte.]

Q. Comme résultat définitif pour toute la division?—R. On pourrait pratiquer une économie immédiate en installant des tréteaux de bois aux lieu et place du remblai, je veux dire dans certains endroits.

Q. Et vous auriez pu retarder de six à dix ans une dépense considérable?—R. Je ne recommanderais pas l'emploi de tréteaux de bois si c'est là que vous voulez en venir.

Q. On aurait économisé ainsi des sommes considérables?—R. En se servant de tréteaux de bois on aurait pu économiser tout de suite sur la construction de la voie.

Q. Et votre division serait probablement terminée à l'heure qu'il est?—R. Elle ne le serait pas.

Q. La construction aurait marché plus rapidement par l'emploi des tréteaux de bois que par l'emploi d'acier, de remblais et d'arches dont il a fallu attendre l'arrivée?—R. Oui, les travaux auraient été exécutés plus rapidement.

Q. Et on aurait épargné, du coup, une somme considérable?—R. Oui.

Q. Prenons ce remblai au point 1040 qui a glissé, croyez-vous que si l'on avait installé tout de suite des tréteaux élevés sur pilotis, sans que ces derniers se fussent trouvés à barrer l'eau, ce glissement se fût produit?—R. Je vous demande pardon, ces travaux ont été exécutés avant mon arrivée.

Q. Ceci est une question de métier. Croyez-vous, en votre qualité d'ingénieur, que cet accident se fût produit?—R. J'ai peu de confiance aux trétetaux pour un terrain de cette nature.

Q. L'enfoncement des pilotis dans ce terrain aurait-il eu pour effet de détacher le sol?—R. Non, mais je me demande comment on aurait pu réussir à faire tenir des pilotis sur ces terrains.

Q. Je m'attendais à ce que vous répondiez sans ambages?—R. J'ignore tout sur cette matière. Vous me demandez mon opinion; si j'aurais été en faveur..

Q. Je vous demande si, au cas où l'on y eût élevé une construction en bois sur pilotis, vous croyez qu'il se fût produit un glissement—j'entends, sans remblai d'aucune sorte?—R. Je ne puis répondre à cette question.

Q. Vous tergiversez?—R. Non.

Q. Supposons qu'on n'eût jamais construit de chemin de fer en cet endroit, se serait-il produit un glissement là où ont été portés les 150,000?—R. Pas probablement.

Q. Supposons que les ingénieurs eussent marché sur ce terrain, s'y fût-il produit un glissement?—R. Non.

Q. Suppons qu'on y eût enfoncé une série de pilotis, s'y fût-il produit un glissement?—R. Il s'est trouvé un cas où un éboulis a entraîné une série de pilotis.

Q. Avez-vous quelque raison de croire que le même accident se fût produit à cet endroit-ci?—R. C'est là que gît la difficulté; nous ne savons quand nous devons nous attendre à ces accidents dans ces régions.

Q. Avez-vous quelque lieu de croire à la possibilité d'un accident de cette nature dans le cas qui nous occupe?—R. La surface du sol ne présentait aucun indice qui pût nous faire croire cela à ma connaissance.

Q. Le glissement ne se serait pas produit?—R. Je ne saurais l'affirmer.

Par le président:

Q. Comment les pilotis pourraient-ils causer un glissement?—R. Le simple enfoncement dans le sol pourrait le faire glisser.

Par M. Gutelius:

Q. Il n'y a pas de piège en ceci: Je vous demande de dire ce que n'importe quel ingénieur pourrait dire à savoir que ce terrain neuf n'est pas, d'après vous, susceptible de glissement et que, s'il vous arrivait d'y élever des tréteaux, vous ne seriez pas en droit de vous attendre à ce qu'il glissât?—R. A en croire l'apparence du sol, je ne me serais certes pas attendu à ce qu'il glissât.

Q. Avec tous vos détours, il semble que nous ne travaillons pas à l'unisson, vous et la commission d'enquête?—R. Je ne cherche pas de détours. Je ne saisissais pas bien la nature des faits, je suis prêt à l'admettre.

Voilà tout ce que M. Gutelius a pu tirer d'un honnête ingénieur qui occupait au Grand-Tronc-Pacifique une charge importante. Il convient de ne pas oublier que les trois-quarts des témoins interrogés par MM. Staunton et Gutelius étaient des hommes qui alors étaient à l'emploi de la commission. Le ministre par intérim des Chemins de fer a voulu faire croire que l'ancienne commission avait manqué de jugement dans le choix de ceux à qui elle donnait la direction des travaux, et je ferai observer à ce sujet que M. Léonard garde encore avec lui les mêmes ingénieurs qui étaient là quand il est devenu commissaire. Lorsque M. Gutelius a eu devant lui ces hommes, il a employé toutes les ruses d'un avocat au tribunal de police, allant jusqu'à la menace, pour obtenir des témoins la réponse qu'il lui faut. Parce que M. Balkam ne veut pas dire que des chevalets valaient mieux qu'un remplissage de terre glaise dans un certain endroit, il s'exclame: "Vous tergiversez; il semble que nous ne travaillons pas à l'unisson". A l'unisson! Dans quel but? Dans le but, sans doute, de trouver en faute le Transcontinental et l'ancienne administration; dans le but de diffamer le parti libéral; mais, par-dessus tout, il ne travaillait pas à aider M. Gutelius à obtenir une place de $20,000 par année à l'Intercolonial en conséquence de ce rapport sur le Transcontinental. Je veux bien, après cette dernière citation, m'en remettre au ministre intérimaire des Chemins de fer du soin de juger si M. Gutelius était un juge impartial, exempt de prévention, un juge à qui confier l'interrogatoire de ces témoins et un rapport à faire tendant à censurer l'ancienne commission du Transcontinental.

M. A. L. DAVIDSON (Annapolis): Monsieur l'Orateur, je tiens à présenter au ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux (M. J. D. Reid) mes félicitations pour ce qu'il se propose de faire à l'endroit de l'Intercolonial. Pour nous des provinces d'en bas, nous sommes d'avis, et avec raison, je pense, que la nationalisation des chemins de fer au Canada va pour la première fois être soumise à un essai juste et impartial. Nous n'appréhendons point le résultat de cette épreuve; nous pensons au contraire que, conduite par un gouvernement honnête et pratique, cette expérience que l'on tente se justifiera d'elle-même, et que le développement que prend l'Intercolonial aura pour conséquence une ère de prospérité sans exemple pour l'est du Canada. Ce n'est pas cependant pour discuter les affaires de l'Intercolonial que j'ai pris la parole, mais pour consacrer les quelques moments qui sont à ma disposition cet après-midi à un examen du rapport dont la publication, il y a quelques semaines, a soulevé l'indignation publique et jeté l'alarme parmi les membres de la gauche.

Avant toutefois de passer à cet aspect de la question, je discuterai brièvement les remarques de mon honorable ami de Richmond (M. G. W. Kyte). J'ai été quelque peu surpris de l'entendre se plaindre de ce que l'on n'ait pas déposé sur le bureau un rapport dressé il y a quelque temps sur le service civil. Mon honorable ami ignore évidemment que ce rapport a été produit et, comme de juste, il ne l'a pas lu. Il explique son ignorance en disant que l'on n'a pas fait de bruit autour de ce rapport, aucune plainte d'irrégularité commise par les libéraux, et c'est pourquoi il a pensé qu'il ne pouvait pas avoir été fait de rapport. Je suis à peu près certain que l'honorable député se doute de ce qu'aurait dû être la nature de ce rapport. Sans vouloir en discuter le contenu, je dirai que, si mon honorable ami voulait bien le lire, il y trouverait bien des choses qui ne sont pas à l'honneur d'une administration à laquelle il a donné son appui. M'est avis que la gauche a dans les mains tous les rapports dont elle peut avoir besoin à l'heure qu'il est, et je ne crois pas qu'il lui soit nécessaire de discuter pour le moment celui d'aucune autre commission. Qu'ils apportent dans la discussion du présent rapport un esprit de componction et de repentir, et c'est tout ce que le pays attend d'eux.

L'honorable député a aussi fait de longs emprunts à un journal qui se publie dans la ville de Winnipeg; il assure que ce journal jette du blâme sur M. Leonard relativement à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Il s'agit plus particulièrement du retard apporté à la construction de cette ligne. L'honorable député a été assez bon pour lire à la Chambre un passage où l'on absout M. Leonard de tout acte malhon-

nête, mais où on l'accuse d'atermoiement. Pendant la lecture de cet extrait, il m'a paru que le journal commettait une injustice en reprochant surtout à M. Leonard de retarder les travaux. Il m'est venu à l'idée que le parti auquel mon honorable ami appartient était au pouvoir de 1903 à 1911 et, que par suite, s'il y a eu retard, c'est à coup sûr l'ancienne administration qui est à blâmer bien plus que personne autre. J'ai donc pensé que le journal était injuste pour ceux qu'il attaquait, et qu'il aurait dû jeter le blâme sur l'ancienne administration plutôt que sur le Gouvernement actuel. Figurez-vous ma surprise d'apprendre que l'honorable député n'avait pas lu le paragraphe le plus important de cet article qu'il citait. Il s'est borné à la lecture d'une couple d'alinéas pendant que, dans le même article se trouvent les lignes qui suivent:

Qui est responsable de cet extraordinaire état de choses. Des années se sont écoulées depuis la date qu'avait mentionnée le gouvernement Laurier pour l'achèvement de cette ligne. Par incapacité ou pour faire naître de plus nombreuses occasions de grappillage, l'ancienne administration a apporté une extrême lenteur à l'exécution des travaux à l'est de Winnipeg. Au reste, quelle qu'en soit la cause, il est visible que jusqu'en 1912 le gouvernement libéral a fait un énorme gaspillage de temps et d'argent dans la division de l'est du Transcontinental.

Sans doute que l'honorable député n'avait pas parcouru tout l'article, et ce n'est pas volontairement qu'il a omis de communiquer à la Chambre le paragraphe dont je viens de donner lecture; mais il est tout de même singulier qu'il ait lu et le commencement et la fin et en ait laissé de côté la partie mitoyenne. Puisque l'honorable député a bien voulu nous dire ce qui se publie dans les journaux de Winnipeg, je lui rapporterai ce que dit un autre journal de la même ville, non pas un journal conservateur, mais un journal édité par un homme qui a siégé dans cette Chambre pendant plusieurs années à titre de libéral et qui, il y a un peu plus d'un an, s'est porté candidat dans Macdonald dans les intérêts du parti libéral. C'est presque par accident que ce journal, parmi d'autres, m'est tombé sous la main. Dans son numéro du 20 mars 1914, la "Tribune" de Winnipeg parle de cette affaire dans les termes qui suivent:

S'il n'y a pas de la maladresse ou de l'étourderie dans la conduite de cette entreprise, le public sera étonné. Tout cela a tellement l'air d'une colossale bévue qu'après s'être vu imposer inutilement un ou deux transcontinentaux, le public canadien aura à se couvrir de cendres et d'un cilice devant les suites de cette politique

[M. Davidson.]

de voies ferrées qu'a été celle de l'ancien gouvernement.

N'est-il pas surprenant que cet article ait échappé à l'attention de mon honorable ami au moment où son regard scrutait les colonnes des journaux de Winnipeg?

Je ne suis pas, monsieur l'Orateur, de ceux qui blâmeront l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) d'avoir, pendant plus de sept heures, tenté d'expliquer à sa décharge les déclarations des commissaires chargés de faire enquête sur la construction du Transcontinental. L'honorable député ne pouvait, à mon sens, faire moins que de se défendre contre les accusations fort graves de ce rapport. C'est avec joie que le pays lui aurait donné, non pas seulement sept heures, mais sept semaines au besoin pour qu'il eût abondamment le temps de présenter sa défense. Le malheur qu'il y a, c'est qu'au bout du compte, malgré toute la peine qu'il s'est donnée, malgré ses talents bien connus d'orateur habile, il lui a été impossible de faire exonérer de tout blâme son administration et le Gouvernement dont il a été membre.

On prétend que ce rapport n'aurait pas dû être publié ou mis en circulation à une époque où il y a dans le monde un resserrement de l'argent. On assure que la circulation de ce rapport nuira à notre crédit et au crédit de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc qui, dans le moment, cherche à emprunter. C'est là une prétention bien extraordinaire. De peur de nuire au crédit du Canada, il faudrait, quand l'argent est rare, laisser faire et ne rien dire. Autant vouloir qu'on ne mène pas devant la police l'ami que l'on soupçonne de nous avoir volé, ou encore que l'on ne fasse point des recherches à son sujet de crainte que son crédit n'en souffre. C'est un raisonnement bien extraordinaire ou, mieux encore, fort absurde.

Le crédit du Canada est trop bien établi pour que rien de cette sorte lui fasse tort. Si ce rapport n'avait pas été publié, si la preuve des irrégularités commises n'avait pas été rendue publique, le crédit du Canada en souffrirait bien plus que de la publication des faits. Depuis quelques années déjà il était évident que des irrégularités avaient été commises dans la construction de cette ligne. Les financiers et les hommes de chemins de fer du monde entier ont été mis au courant de ce qui se passait, et si nous avions fermé les yeux sur ces irrégularités, cela aurait causé bien plus de dommages au crédit du Canada que de faire la lumière à ce sujet. Mais si l'argument de

mon honorable ami est correct, si la publication de ces faits fait du tort à la bonne réputation du Canada, si nous devons être blâmés pour avoir rendu public ce rapport, que devons-nous donc penser de l'administration qui a permis que ces irrégularités fussent commises? On a vigoureusement critiqué le personnel de la commission qui a mené à bonne fin cette enquête. Tous et chacun des députés de l'opposition qui ont pris part au débat ont consacré une partie de leurs discours à dénoncer et à censurer sur toute la ligne le personnel de cette commission.

Mon honorable ami de Richmond a mêmementionné le nom de M. Morine, qui avait été nommé par le Gouvernement actuel pour faire une enquête sur le service civil, et il a informé cette Chambre que ce monsieur avait été obligé de se démettre de ses fonctions parce qu'une certaine accusation avait été portée contre lui. Voilà un exemple qui illustre très bien la différence qui existe entre les méthodes d'administrration du Gouvernement actuel et celles en honneur sous l'ancien régime. On n'a jamais pu établir la culpabilité de M. Morine devant le Parlement; les preuves apportées contre lui étaient loin d'être concluantes; cependant, le premier ministre prétendit qu'un monsieur, qui est choisi pour tenir une enquête ou qui occupe un poste de confiance au service du gouvernement, doit être au-dessus du soupçon tout comme la femme de César. Voilà pourquoi notre chef respecté a décidé que, quoique M. Morine n'eût pas été trouvé coupable on devait se dispenser de ses services, parce que l'ombre d'un soupçon avait effleuré sa réputation. Je désire proclamer tout de suite que si MM. Gutelius et Staunton avaient été des Morine, nous aurions entendu depuis longtemps les membres de l'opposition porter des accusations contre eux et étaler devant nous leur carrière passée. Il n'y a aucun doute que ces messieurs de l'opposition ont étudié avec tout autant de soin la carrière de MM. Gutelius et Staunton qu'ils ne l'ont fait pour M. Morine. Or, le fait qu'ils n'ont pu découvrir une seule action blâmable dans toute la carrière de ces messieurs établit d'une façon assez concluante que l'on a eu raison de les choisir. Et pourquoi, je vous le demande, ces messieurs ne seraient-t-ils pas qualifiés pour tenir une enquête de cette nature?

Les députés de l'opposition concèderont avec moi, il me semble, qu'il était fort convenable qu'un homme versé dans les affaires de chemins de fer fît partie de cette commission; il n'y a pas de doute à ce propos. Or, s'il en est ainsi, où voulez-vous que le Gouvernement s'adressât pour se procurer un homme de chemins de fer qualifié à tous les points de vue? Il est évident qu'il fallait frapper à la porte d'une des grandes compagnies de chemins de fer canadiennes. Assurément, ces messieurs de l'opposition n'auraient pas aimé voir le Gouvernement s'adresser aux Etats-Unis, afin de se procurer les services d'un expert; je sais que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) aurait protesté avec force contre une telle conduite. Nous savons tous qu'il n'y a que trois grandes compagnies de chemins de fer au pays: le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc. Quel tintamare auraient fait ces messieurs de la gauche, si le Gouvernement avait choisi n fonctionnaire du Nord-Canadien pour tenir cette enquête. Je les entends s'écrier: Comment, cette compagnie se traîne au genoux du Gouvernement, afin d'obtenir des secours financiers; mais vous savez bien que cette créature des magnats du Canadien-Nord n'osera jamais faire un rapport impartial. Il n'y avait donc qu'une seule compagnie à laquelle le Gouvernement pût s'adresser: c'était la Canadien-Pacifique, car c'est la seule corporation qui n'ait pas de faveurs à mendier auprès du Gouvernement à l'heure actuelle. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) nous a déclaré que le Pacifique-Canadien est le chemin de fer le mieux administré qui existe au monde; alors où vouliez-vous que l'on s'adressât, si ce n'est là, afin de se procurer les services de l'un des fonctionnaires les mieux qualifiés que ce chemin de fer si bien administré eût à son service.

Mais pourquoi donc les députés de la gauche sont-ils si opposés au choix de M. Lynch-Staunton? Il est évidemment désirable qu'une enquête de cette nature soit conduite par un avocat distingué, un jurisconsulte qui sache peser les dépositions, qui sache transquestionner les témoins, qui soit en état de mettre au jour les faits de la cause, puis de déduire les conclusions qui en découlent. La grande objection à l'endroit de M. Lynch-Staunton, ce n'est pas qu'il soit avocat, mais qu'il soit un avocat tory. Les membres du barreau, auquel j'ai l'honneur d'appartenir, ont, sauf quelques rares exceptions, des opinions politiques très prononcées; il est donc assez difficile de trouver un avocat, qui ne soit ou grit ou tory. En conséquence, le Gouvernement avait à choisir, soit un avocat conservateur, soit un avocat libéral. En ne choisissant pas un avocat libéral pour conduire cette enquête, le Gouvernement s'est, selon moi, montré très gen-

til envers l'opposition; car, ces messieurs ont eu des expériences si pénibles dans le passé avec les commissaires libéraux, que le Gouvernement a fait preuve d'indulgence à leur égard, en se procurant les services d'un tory, en cette circonstance.

L'honorable député qui est le plus concerné dans cette enquête, l'ex-ministre des Chemins de fer, s'est surtout appliqué à comparer la valeur relative d'une voie remblayée et d'une voie sur ponts de chevalets, la valeur relative des viaducs en bois et des ponts en acier.

Je suis certain que l'honorable député n'a jamais eu l'intention de commettre une injustice à l'endroit des commissaires à ce propos, mais, selon moi, tous ceux qui ont entendu ses remarques, sans avoir fait quelques études préliminaires, seraient portés à en conclure que les commissaires ont admis la théorie: qu'une voie posée sur ponts de chevalets est meilleure qu'une voie remblayée et qu'un viaduc en bois est plus du rable qu'un pont en acier. Mais vous pouvez fouiller tout le rapport, de la première à la dernière page, et vous ne trouverez certainement pas aucune déclaration de cette nature.

Il n'y a aucun doute qu'une route remblayée est meilleure qu'une route sur ponts de chevalets, et qu'un pont en acier est plus durable qu'un viaduc en bois; mais toute la question, selon les commissaires, selon les dépositions qui leur ont été soumises et selon toute personne qui possède quelque intelligence et qui a quelque peu étudié ce sujet, se résume à ceci: on peut économiser des sommes considérables en construisant d'abord les ponts de chevalets et, plus tard, lorsqu'on s'est bien rendu compte des difficultés de construction que rencontrent les ingénieurs et que l'on a un peu de trafic, lorsqu'on a à sa disposition des convois qui ne sont pas employés, lorsqu'on connaît bien la région que traverse la voie ferrée, on peut remplacer ces viaducs temporaires par des ponts permanents. L'honorable député (M. Graham) s'énorgueillit du fait que ce chemin de fer a été construit au moyen de remblais au lieu de ponts de chevalets. Si quelqu'un a raison d'être fier de cette entreprise, ce n'est certainement pas l'administration libérale, car elle n'en est pas responsable. Pour établir cette affirmation, nous n'avons qu'à nous rappeler les déclarations de l'honorable M. Fielding, en pleine Chambre des communes, lors de la présentation du projet du Grand-Tronc-Pacifique. Il est évident que le Gouvernement libéral avait alors l'intention de construire cette voie ferrée, non pas de la façon dont l'ex-ministre des Chemins de fer se montre si orgueilleux, mais d'accord avec la méthode que recommandent MM. Gutelius et Staunton, dans leur rapport. Voici le texte des remarques de M. Fielding à la page 8574 des Débats de l'année 1903:

> On sait que dans la construction d'un chemin de fer, le grand désir que l'on a de le voir en exploitation le plus tôt possible oblige à faire certains travaux que l'on peut considérer pour ainsi dire comme provisoires. Ici la voie est établie sur des chevalets auxquels, cinq ou six années plus tard, on substitue une plate-forme permanente; là, on construit un petit pont en bois qui, dès qu'il commence à faiblir, cède la place à un pont en acier, et ainsi de suite la ligne n'est pas terminée à l'époque où elle semble l'être, ce n'est qu'avec le temps que le parachèvement s'en opère.

Et plus loin, il dit encore:

> Nous lui fournirons une ligne aussi complète que peut l'être une ligne nouvellement construite, mais si, avec le temps, le gouvernement, qui se trouve dans la situation d'un propriétaire dont j'ai parlé tout à l'heure, désirait faire certaines améliorations sur la ligne, s'il voulait, pour donner plus de durabilité à cette ligne remplacer un pont en bois par un pont en acier, substituer une plate-forme solide aux chevalets, ou exécuter un des nombreux ouvrages que comprennent bien mieux que moi les honorables députés de la gauche qui sont versés dans les questions de chemins de fer, il aurait plein droit de faire ces améliorations.

Il est donc évident que si ce chemin de fer est bien mieux construit que les autres voies ferrées canadiennes, il n'en a pas dépendu de M. Fielding; car nous savons quelles conceptions il se faisait de l'entreprise, au moment où il présenta le projet au Parlement. Mais il y a plus: les ingénieurs, qui furent nommés par la commission, pour diriger les travaux, n'ont jamais essayé d'atteindre ce but, car les premières soumissions ne spécifiaient nullement que la voie devait avoir une plate-forme de cette nature-là. Lorsqu'on invita les entrepreneurs à soumissionner, au début de l'entreprise, on supposait que ce chemin de fer devait être construit de la même façon que toutes les grandes compagnies construisent leurs voies ferrées, c'est-à-dire que la voie devait d'abord être posée sur des chevalets, qui devaient être ensuite convertis en remblais. Conséquemment, lorsqu'on annonça pour recevoir les premières soumissions, on n'invita nullement les entrepreneurs à donner des chiffres pour la construction d'une plate-forme permanente.

Je vous citerai maintenant un extrait d'une lettre de M. Lumsden, qui est consignée à la page 74 du rapport des commissaires. M. Lumsden écrivit cette lettre en réponse aux demandes de renseignements

de certains ingénieurs, qui avaient été approchés par des entrepreneurs, quant aux prix que l'on serait disposé à payer pour le remblayage. Voici le texte de cette communication:

Il n'était pas dans l'esprit du contrat d'obliger l'entrepreneur à établir de grands remblais, pour lesquels il aurait fallu transporter la terre à remblai. Mais il lui faudrait construire des tréteaux réguliers en ces endroits-là. Sans doute, si l'entrepreneur aime mieux faire transporter de la terre pour établir des remblais, il est libre de le faire avec votre consentement. Dans ce cas, il doit payer les frais de la construction des piliers de bois temporaires.

Ce ne sont donc pas ni M. Fielding, ni l'ancienne administration, ni les ingénieurs placés à la tête des travaux au début, qui sont responsables de cette grande amélioration dont l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) se vante tant. Les témoignages qui sont consignés dans ce rapport d'une façon concluante, que le projet original a été modifié tout simplement pour obtempérer aux désirs formulés par les entrepreneurs; ces témoignages établissent de plus que ces derniers ont trouvé leur profit à faire le remblayage de la voie, du moment qu'ils pouvaient se servir des déblais, et qu'en ce faisant, ils ont pu réaliser d'énormes profits. Si le Transcontinental est en meilleur état que ne l'étaient nos autres voies ferrées immédiatement après leur construction, c'est parce que les entrepreneurs insistèrent dans leur propre intérêt pour que les choses se passassent de cette façon, et ils en ont retiré des bénéfices qui se chiffrent à au delà de $3,000,000. Plus on étudie toute l'affaire, et plus on se convainc que la politique qu'a suivie l'ancienne administration relativement à cette entreprise a été une bévue monumentale. Loin de moi l'intention de me placer au point de vue des partis pour discuter ce sujet, ou de traiter injustement mes collègues de la gauche; mais, à mon avis, tout homme qui lit sérieusement l'histoire du Canada ne peut s'empêcher d'en arriver bientôt à la conclusion que le parti conservateur a créé des œuvres dignes de véritables hommes d'Etat.

Toutes les grandes choses accomplies en ce pays, les importantes entreprises nationales qui font l'orgueil de notre peuple, sont entièrement l'œuvre du parti libéral-conservateur. On s'est permis de critiquer en certains quartiers les réminiscences politiques que vient de publier le vénérable homme d'Etat, sir Charles Tupper, sous prétexte qu'il attribue au parti libéral-conservateur toutes les grandes choses réalisées au Canada. Il ne faut pas s'en prendre à l'historien, mais à l'histoire. Tout ce qui a été créé qui en vaut la peine au Canada est l'œuvre du parti libéral-conservateur, mais la politique du parti libéral, et je fais cette déclaration sans esprit de parti aucun, n'a toujours été qu'une pâle imitation de la politique de ses adversaires. Lorsque les libéraux ont eu quelques succès,—et ils en ont eus sous certains rapports,—ils se sont contentés de suivre servilement la voie que leur avaient tracée leurs adversaires politiques. Prenons par exemple la question du tarif. Pendant 18 ans, les libéraux ont dénoncé la politique nationale inaugurée par les conservateurs. Lorsqu'ils arrivèrent au pouvoir, leur premier soin fut de continuer la même politique, et, de cette façon, il conservèrent pour un temps la confiance du peuple canadien; mais lorsqu'ils tentèrent d'abandonner la politique nationale, lorsqu'ils essayèrent de voler de leurs propres ailes, lorsqu'ils conçurent le projet de lier notre politique fiscale à celle d'un pays, dont toute l'ambition consiste à faire du Canada un pays tributaire, ils se rendirent compte alors qu'il est bien plus facile d'imiter que d'édifier. Il n'y a pas de doute que c'est une politique bien plus sûre pour un parti, d'imiter les méthodes de ses adversaires plutôt que d'en créer de nouvelles.

M. GAUVREAU: Avez-vous trouvé tout cela dans le rapport?

M. DAVIDSON: La preuve de tout ce que j'avance existe d'une façon concluante dans le rapport. C'est évidemment plus facile d'imiter que de guider; mais cette politique présente une inconvénient: c'est qu'il faut toute l'habileté, l'entente des affaires et la force de celui qui a conçu un projet pour le mener à bonne fin. Il n'y a qu'Achille qui puisse manier l'épée d'Achille; vous ne pouvez acquérir la force d'un géant en imitant tout simplement les mouvements qu'il fait, et vous ne pouvez pas non plus acquérir les qualités d'un grand homme d'Etat en adoptant tout simplement sa manière de se coiffer. Pour un pays comme le Canada, où nous avons beaucoup à faire, il est dangereux de confier l'exécution de ces grandes entreprises à un parti qui n'a pas de politique arrêtée. Nous avons besoin d'hommes d'Etat, si nous voulons que le Canada atteigne ses destinées. Les libéraux, à propos de la question des chemins de fer, nous fournissent le meilleur exemple que l'on puisse désirer afin de démontrer la faiblesse d'un parti qui se contente d'imiter la politique de ses adversaires. C'en est assez

parti qui se contente de singer les méthodes cluante qu'il est dangereux de confier à un parti qui se contente de singer les méthodes de ses adversaires l'administration des affaires publiques.

Après tout, ce misérable gâchis à propos du Transcontinental est pour ainsi dire dû à la vanité de nos adversaires, qui ont cru qu'ils pourraient certainement jeter du lustre sur leur parti, en se contentant d'imiter la politique conservatrice. Il n'y a pas de doute que le parti libéral-conservateur s'est acquis de grands mérites, pour avoir mené à bonne fin la construction du Pacifique-Canadien. C'était une énorme entreprise. Les hommes d'Etat distingués qui étaient alors à la tête du parti libéral-conservateur allèrent leur chemin, en dépit des doutes de leurs amis et de l'opposition qu'ils rencontrèrent de la part des libéraux, et ils menèrent à bien l'entreprise, tout en récoltant de la gloire et des mérites. Au bout d'un certain temps, ils se trouvèrent enfin placés dans cette heureuse situation que, même ceux qui avaient dénoncé le projet, furent obligés de leur décerner des éloges bien à contre-cœur. M. Fielding lui-même, lorsqu'il présenta en Parlement le projet de loi du Transcontinental, paya un magnifique tribut d'éloges aux chefs du parti conservateur, mais il laissa échapper en même temps le motif secret qui avait déterminé le Gouvernement libéral à entreprendre la construction de ce chemin de fer. Si vous voulez bien me le permettre, je vous citerai un passage du discours qu'il prononça alors, et qui est inséré aux Débats de 1903, à la page 8591. Voici les paroles proférées par M. Fielding:

> On avouera, peut-être dès aujourd'hui, que des erreurs ont été commises relativement à un tracé, aux subventions en terres et, à la lumière des connaissances nouvelles, on verra qu'il s'est fait des choses qu'il aurait mieux valu ne pas faire. Je veux bien croire que cela a été le résultat des difficultés qui existaient alors et du fait qu'il fallait construire vite. Pour ma part, je n'hésite pas à dire que le parti libéral entretenait des craintes qui ne se sont pas justifiées. Je ne me sens pas disposé à me livrer à des critiques injustes. J'avoue franchement qu'étant encore jeune à cette époque j'ai été porté à craindre et à m'alarmer. Aujourd'hui, je déclare que la politique du parti conservateur, sauf les restrictions que j'ai faites, aurait été légitime et, à cet égard, le parti conservateur a le droit d'être fier de ce qu'il a accompli.
>
> Mais si l'hésitation et le doute étaient permis en 1871 et en 1887, ils ne le sont plus aujourd'hui. Nos contradicteurs n'apprendront-ils donc rien? L'expérience a rendu les libéraux plus sages.

Quelle était cette expérience?

M. SCHAFFNER: Le pays a acquis de l'expérience.

[M. Davidson.]

M. DAVIDSON: C'est vrai. Depuis ce temps, le pays a acquis une expérience qui lui a coûté très cher. Quelle expérience avait donc acquise M. Fielding? Son raisonnement était très simple. Il consistait à dire: puisque le parti conservateur s'est grandi en construisant un chemin de fer transcontinental, nous allons nous grandir nous-mêmes en en construisant un autre. Et le parti libéral de répéter: Sir John A. Macdonald s'est acquis la réputation d'un grand homme d'Etat, parce qu'il a construit une ligne transcontinentale; et bien! que notre chef recueille le même honneur. C'est là l'unique raison qui a décidé le parti libéral à se lancer dans cette aventure, en dépit des sages avis qui furent donnés au gouvernement du jour. Le ministre qui était supposé le mieux s'y connaître en matière de chemin de fer, de tout le cabinet, c'était le ministre des Chemins de fer et Canaux du temps; il s'opposa si résolument au projet qu'il abandonna son parti et remit son portefeuille plutôt que d'approuver la politique du gouvernement sur ce sujet. Son projet, —et c'était un projet qui avait du bon sens, —c'était d'acquérir la propriété du Canada-Atlantique, de prolonger l'Intercolonial jusque dans l'Ouest, d'en faire la grande route nationale par où passerait le trafic de l'Ouest et d'en faire une entreprise prospère, au lieu de construire une voie ferrée qui était destinée à faire concurrence au chemin de fer du gouvernement qui ne possédait pas alors un trafic suffisant pour garantir ses frais d'exploitation.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE.

1. Du bill (n° 10) déposé par M. Macdonell, concernant la compagnie de traction, d'éclairage et de force de Barcelona (à responsabilité limitée).

2. Du bill (n° 22) déposé par M. A. K. Maclean, concernant la compagnie brésilienne de traction, d'éclairage et de force (à responsabilité limitée).

3. Du bill (n° 23) déposé par M. Northrup, concernant la "British America Nickel Corporation" (à responsabilité limitée).

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE D'ASSURANCE "PREMIER."

La Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, afin de délibérer

le bill (n° 92) déposé par M. R. B. Bennett, concernant la compagnie d'assurance-vie "Premier."

M. R. B. BENNETT: Cette compagnie d'assurance, qui a été constituée en vertu d'un acte du Parlement, avait obtenu un certain délai durant lequel elle devait acquérir un capital souscrit de $250,000 et un capital payé de $100,000. Elle n'a pu prélever qu'un capital payé de $75,000, et elle demande un autre délai.

M. OLIVER: De quelle durée?

M. BENNETT: Jusqu'en 1916. A titre de renseignement, je puis dire à mon honorable ami que le colonel Saunders, d'Edmonton, est intéressé dans cette compagnie.

M. OLIVER: Y a-t-il eu quelque opposition à l'adoption de ce bill en comité?

M. BENNETT: Il a été adopté avec quelques modifications.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

2e LECTURE

Du bill (n° 121) déposé par M. McCraney, tendant à faire droit à Eliza Jane McLaughlin.

Du bill (n° 123) déposé par M. Michael Clark, tendant à autoriser la compagnie du Atlin Railway.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BUDGET DES CHEMINS DE FER.

M. DAVIDSON: Au moment de la suspension de la séance, à six heures, j'en étais à dire que le projet du Transcontinental doit son origine à la vanité des chefs du parti libéral, qui désiraient acquérir le mérite d'avoir construit une ligne transcontinentale, à l'instar des chefs conservateurs qui avaient présidé à la construction du Pacifique-Canadien. J'ai dit, de plus, que le parti libéral s'est lancé dans cette entreprise, malgré l'opposition du seul homme du temps qui connût quelque chose en matière de chemin de fer, je veux dire l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux dans l'administration libérale. J'ai entendu, l'autre soir, l'honorable député de Welland (M. German) faire allusion au discours que prononça alors M. Hays, président du Grand-Tronc-Pacifique, devant le comité des chemins de fer, et au cours duquel il vanta bien fort le projet.

L'honorable député ne sait-il pas que lorsqu'on soumit d'abord le projet à M. Hays, il fut étonné de la proposition! Le projet exécuté plus tard n'était nullement celui de M. Hays. Ce que M. Hays proposait au nom du Grand-Tronc-Pacifique, c'est que le Gouvernement prêtât son concours à la construction du réseau de Port-Simpson à North-Bay. En retour de cette coopération, la compagnie du Grand-Tronc consentait à donner la garantie et l'assurance que tout le trafic de ses différentes lignes serait transféré à l'Intercolonial à Montréal. Le pays en aurait énormément bénéficié, surtout les provinces de l'Est. Ce projet eût assuré, dès le début, même, une prospérité ininterrompue au réseau national.

Si on eût consacré à la construction de lignes d'embranchement de l'Intercolonial tout l'argent engouffré dans cette entreprise; si on eût mis à exécution le projet du président Hays et qu'on eût dévié tout le trafic de ce vaste réseau vers la Nouvelle-Ecosse et vers les ports du Nouveau-Brunswick, en utilisant les magnifiques installatios terminales construites par l'Etat dans ces deux ports, c'eût été l'inauguration d'une ère de grande prospérité pour ce pays. Mais il ne fallait pas y songer, puisque c'eût été resserrer les liens qui auraient rattaché le Gouvernement à l'Intercolonial, œuvre du gouvernement conservateur, et comme l'a dit l'autre soir le député de Renfrew-sud (M. Graham), le gouvernement libéral ne voulait pas jouer le second rôle auprès de qui que ce soit. Cette après-midi, le député de Richmond (M. Kyte) a affirmé que les électeurs avaient déjà approuvé le projet d'un réseau transcontinental; que les populations de la Nouvelle-Ecosse surtout s'étaient catégoriquement prononcées en faveur de cette mesure. En 1904, il est vrai, les électeurs de la Nouvelle-Ecosse, peu renseignés sur le projet, consentirent à lui laisser courir fortune. Il est encore vrai que ces mêmes électeurs, après avoir confié leur mandat électif à un groupe de dix-huit députés qui prêtèrent en bloc leur appui au défunt gouvernement, espéraient que ces mandataires auraient assez d'influence auprès du Gouvernement pour assurer la pénétration du réseau en Nouvelle-Ecosse, au lieu de l'établissement de son terminus dans une autre province. La déception de la Nouvelle-Ecosse fut des plus poignante, quand elle constata que ses députés étaient dans l'impuissance d'obtenir cet avantage pour la province.

En 1904, insuffisamment éclairés qu'ils étaient sur ce projet, les électeurs de la Nouvelle-Ecosse, il est vrai, se prononcèrent

apparemment en sa faveur, et confièrent leur mandat électif à dix-huit députés libéraux, et en 1908, un peu mieux renseignés sur le projet, ils n'envoyèrent aux Communes que neuf députés, et à la prochaine occasion, pleinement éclairés qu'ils sont au sujet de cette entreprise, il est de toute évidence qu'ils n'éliront pas un seul député libéral aux Communes.

Les députés de la gauche ont longuement discuté le côté technique de la question, ils ont péroré à perte de vue sur les rampes, les courbes, les ponts en chevalets et autres détails de ce genre. Je ne veux pas m'aventurer à leur suite sur ce terrain qui est du domaine de la technique; mais voici, à mon sens, le nœud de la question: on a beau accumuler les explications d'ordre technique, le fait qui se dégage ici dans toute sa sinistre nudité, c'est que ce réseau qui ne devait coûter que $60,000,000, n'a pas coûté moins de $234,000,000. Voilà le spectre de Banquo qui se dresse sans cesse devant leurs yeux. Comment ces messieurs peuvent-ils expliquer cela? Je tiens à rappeler à cette Chambre une évaluation du coût de ce réseau, datant du début même de ce projet. M. Fielding, mettant la Chambre dans ses confidences, présenta son évaluation en termes si chaleureux et avec une telle apparence de loyauté qu'on aurait pu croire qu'il péchait plutôt par excès de libéralité. J'emprunte cette citation au compte rendu de 1903:

> J'ai fait l'évaluation de $25,000 par mille pour une partie du réseau et de $28,000 par mille pour l'autre partie, et cette évaluation est approuvée par un ingénieur de haute réputation; mais, s'il faut construire la voie d'ordre supérieur (high grade)—peut-être devais-je dire d'ordre inférieur (low grade) que réclame le député de Norfolk-nord (M. Charlton) il est possible que le chiffre de cette évaluation ne soit pas assez élevé.
>
> Je propose d'ajouter 25 pour 100 à la première évaluation du coût de la division est, ce qui portera à 25 pour 100 de plus le chiffre actuel des intérêts de sept années répartis sur cette partie de la ligne. Cela équivaut à une augmentation de $25,000 à $31,250 par mille pour une section, et de $28,000 à $35,000 pour l'autre section. C'est là une évaluation assez généreuse qui devrait même suffire à la construction du beau réseau que demande le député de Norfolk-nord (M. Charlton.)

On dressa d'autres évaluations. L'honorable A. G. Blair, un esprit averti en matière de chemins de fer, qui combattait ce projet et qui avait intérêt à en grossir les frais aux yeux du pays, dressa aussi une évaluation, et voici ce qu'il dit, au compte rendu de 1913:

> Or, 1,825 milles de chemin de fer de Moncton à Winnipeg ou à quelque endroit au nord de cette ville, quelque soit le tracé, coûtera au pays $65,000,000, d'après le calcul que j'ai fait. Ce chiffre dépasse peut être le résultat réel.

[M. Davidson.]

La somme de $65,000,000, dit-il, dépasse peut-être le résultat réel; or, voilà que le coût est non plus de $65,000,000, mais quatre fois plus élevé.

La construction du Pacifique-Canadien fut une tâche bien plus étonnante que l'établissement du réseau en discussion, parce que c'était une expérience, un essai. Les initiateurs de cette entreprise durent construire leur réseau en pleine solitude, et l'on pouvait légitimement supposer que les financiers hésiteraient à engager leurs capitaux dans pareille entreprise. Eu égard à la nature de l'œuvre, vu que c'était un essai et une entreprise nationale plutôt qu'une affaire à gros dividendes, les conditions qui présidèrent à la construction de ce réseau étaient autrement ardues que celles au milieu desquelles se construit le Transcontinental, et on pouvait légitimement attendre plus d'aide de la part de l'Etat. Et cependant, le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) affirme que le Pacifique-Canadien n'a coûté au pays que $60,000,000. La section du Transcontinental national de Winnipeg à Moncton coûte au pays près de $234,000,000, et l'Etat doit en outre garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour l'autre partie du réseau, afin de parfaire le paiement de ces obligations, le pays a déjà dû se saigner de près de $10,000,000. Les honorables députés ont beau accumuler les explications au sujet du rapport, voilà un fait auquel ils viennent fatalement se heurter et force leur sera de se tirer de cette impasse, avant que le public révoque en doute la légitimité des conclusions de cette commission.

Il y a d'autres circonstances qui prêtent le flanc au soupçon. Ce n'est pas la première fois que la construction de ce réseau donne lieu à des accusations de fraudes et d'irrégularités. En 1897, un certain personnage porta contre la commission des accusations se rapporchant fort de celles figurant dans le rapport en discussion. Ce gentleman n'était ni tory, ni avocat, ni ingénieur du Pacifique-Canadien, ni même citoyen américain; c'était un libéral et une commission libérale l'avait chargé de certains travaux sur ce réseau. M. Hodgins affirma qu'il se commettait des fraudes et de graves irrégularités et le public, à cette époque, ne goûta guère l'attitude prise par ce Parlement au sujet de ces accusations. En 1910, un autre gentleman, qui n'était ni ingénieur du Pacifique-Canadien, ni avocat, ni même citoyen américain, mais qui faisait fonction de l'ingénieur en chef de la commission, M.

Lumsden, formula des accusations similaires, et à cette époque, le comité chargé de fair enquête sur ces accusations dégénéra en comédie à tel point que les députés conservateurs, membres de ce comité dûrent se retirer et le public fut loin d'approuver l'examen et l'enquête au sujet de ces accusations. Le public canadien est prêt à accueillir les raisons convaincantes et il est d'humeur à ajouter foi à ce rapport. A moins que les députés de la gauche ne réussissent à répondre victorieusement à ces accusations et à ces conclusions, le public ajoutera pleinement foi au rapport en discussion.

Je ne veux pas discuter par le menu les questions qui figurent au rapport; je me bornerai à une courte observation au sujet du mode d'adjudication des entreprises par l'ancien gouvernement. Je n'affirme pas qu'en adoptant ce mode d'adjudication des entreprises, la commission ait voulu fermer la porte à la concurrence. Je ne prétends nullement qu'elle ait visé à réserver ces entreprises à un cercle étroit d'amis jouissant de sa confiance. Je ne prétends nullement qu'ell ait voulu éliminer le commun des concurrents, mais force m'est bien d'avouer que si elle eût visé pareil but, elle ne pouvait adopter un meilleur moyen pour y parvenir que celui qu'elle a choisi à cet égard. Un exemple ou deux suffiront. Au lieu de diviser la ligne en petites sections, ce qui aurait permis à de petits entrepreneurs de soumissionner les travaux, elle a divisé les 1,800 milles en vingt-une sections, et une de ces sections comprenait au moins 150 milles. Aujourd'hui, le Gouvernement entreprend en Nouvelle-Ecosse des travaux de construction de chemins de fer se rattachant aux têtes de ligne d'Halifax. Il a l'intention d'y construire six milles de chemin de fer, et ces travaux sont fractionnés en trois entreprises distinctes.

Or, la commission en question a adjugé à chaque entrepreneur des sections de 150 milles. Bien plus, en nombre de circonstances on a décidé que les travaux se feraient en pleine solitude, en territoire inaccessible. On faisait appel à la concurrence pour des entreprises en plein désert, en territoire dénué de tout moyen de communication par voie ferrée. Le commun des mortels, en lisant ces avis d'adjudications, aurait naturellement supposé que ces avis étaient sincères et que l'heureux concurrent serait obligé de construire des lignes en rondins et de commencer la construction avant qu'on eût mis en marche les travaux des autres sections du réseau. En réalité il semblait que les initiés étaient au courant de tous les secrets, et ainsi un petit nombre d'entrepreneurs furent en mesure de soumissionner les travaux de ces sections éloignées et d'ajourner ces travaux jusqu'après la construction des sections voisines, ce qui leur permit de réaliser d'énormes profits.

Mais le plus original et le plus stupéfiant des procédés adopté pour écarter les concurrents, c'est bien la stipulation relative à la garantie à donner. Les avis d'adjudication annonçaient que le candidat à l'adjudication devrait faire un dépôt d'une somme importante en transmettant sa soumission et il était en outre stipulé que dans un délai de dix jours à dater de l'adjudication administrative il pourrait être obligé de déposer un autre cautionnement, à défaut de quoi, son premier cautionnement serait confisqué. Quand on demanda aux commissaires quel serait le chiffre du cautionnement qu'auraient à déposer les soumissionnaires en sus de la première garantie pécuniaire, la réponse fut qu'il leur faudrait produire le tiers du prix fixé au traité ou montant des travaux de l'entreprise.

J'ai prêté religieusement attention aux discours prononcés par les députés de la gauche, mais nul d'entre eux, que je sache, n'a encore réussi à nous dire pourquoi on a recours à un procédé aussi insolite. La loi du pays dispose que lorsqu'une entreprise de l'Etat dépasse le chiffre de $250,000, le soumissionnaire est tenu de faire un dépôt de 5 pour 100. Pourquoi donc, au nom du sens commun, obliger le soumissionnaire des travaux du Transcontinental à faire un dépôt de 33 et un tiers pour 100 du montant de l'entreprise? Lorsque la compagnie du Pacifique-Canadien conclut avec le Gouvernement le traité relatif à la construction de ce réseau, elle fut obligée de faire un dépôt de $1,000,000, à titre de garantie pour l'exécution du traité, et lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique passa avec le Gouvernement le marché relatif à la construction de ce dernier, elle fut obligée de déposer un cautionnement de $5,000,000, et M. Fielding se vanta de l'énormité de cette garantie pécuniaire; mais ici je ferai observer que si les commissaires du Transcontinental eussent imposé cette condition insolite, un des entrepreneurs d'une section du réseau aurait dû déposer la somme de $4,336,000. Naturellement, jamais on n'exigera ce surcroît de garantie pécuniaire, mais tout de même le commun des concurrents aux adjudications n'étaient pas censés savoir cela.

M. R. B. BENNETT: Ils regrettent plus tard de l'avoir ignoré.

M. DAVIDSON: Effectivement. On serait porté à croire que ceux qui ont réellement soumissionné ces travaux étaient au courant de ce qui pourrait arriver, ou du moins il semblerait que les seuls candidats à l'adjudication qui pouvaient prudemment devenir adjudicataires étaient ceux auxquels la commission avait donné à entendre qu'elle n'exigerait pas pareille garantie. Si les commissaires du Transcontinental avaient tenu à écarter la concurrence, elle ne saurait avoir adopté de meilleur moyen, et en réalité tel fut le résultat auquel cette manœuvre aboutit. Les deux tiers des travaux de construction du réseau, c'est-à-dire 1,133 milles furent réellement adjugés à trois entrepreneurs seulement et quatre compagnies d'entrepreneurs seulement furent candidats aux adjudications. Le résultat fut ce que tout le monde peut supposer: les soumissionnaires se limitèrent à une petite coterie, à un cercle fort restreint, de fait presque à trois heureux concurrents, bien que huit autres aient été admis au cénacle dans une certaines mesure. Les trois adjudicataires furent la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la société Davis, et M. J. O'Brien et ses associés. A la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fut adjugée l'entreprise de construction de 353 milles, à M. P. et J. T. Davis celle de 408 milles et à M. J. O'Brien et associés celle de 372 milles. On observera qu'un de ceux qui ont le plus largement bénéficié de cet arrangement fut M. M. J. O'Brien. Le député de Renfrew-sud (M. Graham) nous a informés qu'avant la légalisation des contrats, ils furent soumis à son approbation. Je ne prétends nullement que l'honorable député (M. Graham) ait usé de son influence pour faire adjuger à M. M. J. O'Brien et à ses associés nombre d'entreprises, et je ne veux pas non plus affirmer que M. M. J. O'Brien se soit cru l'obligé de l'honorable député, de l'ancien ministre des Chemins de fer pour cette bonne fortune. Mais il n'en est pas moins vrai que lorsque le grand cataclysme politique qui s'abattit sur le Canada en 1911 eut balayé du pouvoir le gouvernement libéral et enlevé à l'ancien ministre des Chemins de fer son comté de Brockville, quand il jeta un regard sur l'immensité des flots, à l'instar de la colombe de Noé, il chercha un endroit où il pût mettre pied, et il ne trouva pas de comté plus sûr dans tout le Canada que celui de Renfrew-sud, où M. J. O'Brien demeure et possède de grands intérêts.

Je le répète, cette manœuvre eut pour résultat de circonscrire notablement le nombre des candidats aux adjudications. Je dois ajouter que, dans leurs relations mutuelles, ces adjudicataires usèrent des procédés les plus délicats, ils ne poussèrent pas l'incivilité au point de se concurrencer mutuellement; ils eurent cette rare générosité de veiller à la répartition à presque égale des milles de réseau à construire: à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, 353 milles; à la société Davis, 408 milles; à M. J. O'Brien et associés, 372 milles. On ne saurait user de plus de délicatesse; bien plus, dans leurs relations mutuelles, ils poussèrent l'exercice de la charité chrétienne au point de travailler volontiers les uns pour les autres à bien moins chers deniers que l'Etat lui-même. C'est, ainsi que l'adjudication du marché administratif n° 11 nous donne en spectacle la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour la même entreprise, la soumission Macdonell et O'Brien étant de 13 pour 100 inférieure à celle du Grand-Tronc-Pacifique. C'est là tout ce que Macdonell et O'Brien consentaient à offrir, quand il s'agissait de travailler pour le pays; mais lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique obtint l'adjudication, ils consentirent volontiers à se charger de l'entreprise et à payer au Grand-Tronc-Pacifique 5 pour 100 par-dessus le marché. Ils consentaient donc à travailler pour le Grand-Tronc-Pacifique à 18 pour 100 de moins que pour l'Etat. Et qu'arriva-t-il? La conséquence fut que les travaux de construction de ce réseau tombèrent entièrement aux mains des intermédiaires, et ces intermédiaires qui n'étaient pas en mesure d'exécuter les travaux, réussirent à les transférer à des sous-traitants, et à réaliser par là d'énormes bénéfices. D'ordinaire, les entrepreneurs s'attendent tantôt à réaliser des gains, tantôt à éprouver des pertes, et les hasards de la guerre veulent qu'un entrepreneur perde de l'argent dans certaines entreprises. Mais ce qu'il y a d'étonnant dans la construction du Transcontinental-National, c'est qu'il n'est pas une seule entreprise qui n'ait été lucrative pour l'entrepreneur, et quelquefois ils ont réalisé d'énormes bénéfices.

M. R. B. BENNETT: Même le Grand-Tronc-Pacifique, qui n'avait pas d'outillage pour l'exécution des travaux.

M. DAVIDSON: Ceux qui ont soumissionné ces travaux, n'avaient nullement l'intention d'exécuter eux-mêmes leurs entreprises; ils voulaient tout simplement colporter leurs contrats, les brocanter et réaliser ainsi de beaux bénéfices.

Voici en raccourci les résultats des diverses entreprises à cet égard. Une seule en-

treprise a été exécutée par l'adjudicataire. Toutes les autres entreprises ont été transférées en tout ou en partie, à des sous-traitants. Sur l'entreprise n° 1, cédée à un sous-traitant, les intermédiaires ont réalisé $92,308 de bénéfices. Sur l'entreprise n° 3, le profit a été de 23 p. 100. Sur l'entreprise n° 4, il y eu 23 p. 100 de bénéfice. Sur l'entreprise n° 5, le bénéfice réalisé a été de 27½ p. 100. L'entreprise n° 6 a donné un profit de 19 et trois quarts pour cent. Sur l'entreprise n°7, un seul article a donné $225,000 de bénéfices. Sur l'entreprise n° 8, un seul item a permis de réaliser un profit de $432,000. Sur le contrat n° 9, un seul item a produit $200,000 de profit. L'entreprise n° 10 a donné 21¾ p. 100 de profit. L'entreprise n° 12, un profit de 21¾ p. 100. L'entreprise n° 13, un bénéfice de 20⅝ p. 100; les entreprises numéros 16 et 17, un profit de 10 p. 100.

M. BENNETT: Et pas un seul des intermédiaires n'a exécuté le travail.

M. DAVIDSON: Effectivement. Les commissaires nous disent que par ce moyen on a gaspillé des sommes énormes.

A l'époque où commença à circuler d'inquiétantes rumeurs sur les incroyables gaspillages et les folles dépenses qu'on se permettait dans la construction de ce chemin de fer, on nous a dit ici même et au cours d'une élection précédente que le public ne devait pas s'alarmer de ces rumeurs; que, s'il se faisait pareil gaspillage, c'est la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qui subirait la perte; que cette compagnie devait affermer le réseau, et abstraction faite du coût, payer une redevance basée sur le pour-cent du coût et que par conséquent c'est elle qui était la principale intéressée et non pas le public canadien. Voilà qui est tout à fait inexact; car, aux termes mêmes du traité intervenu avec la compagnie, elle n'a pas d'intérêt à payer pendant les sept premières années pour l'exploitation du chemin de fer. En outre, la compagnie n'est tenue de payer à l'Etat que 3 p. 100 d'intérêt, tandis que pour ses emprunts, le gouvernement paie 4 p. 100. On affirmait en outre que, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique étant si fortement intéressée dans l'entreprise et ayant ses ingénieurs sur place, le public devait demeurer convaincu que cette compagnie veillerait à ce qu'il ne se fît pas de gaspillage et que le coût du réseau ne fût pas exagéré.

Quand nos lisons ce rapport, nous comprenons pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique a fait entendre si peu de protestations. La compagnie avait reçu elle-même un cinquième de toutes les entreprises, sur lesquelles elle pouvait réaliser un bénéfice de 5 p. 100. Quiconque lit les conclusions de ce rapport est tenu de les accepter pour vraies. Par suite d'opérations semblables, les commissaires disent que pas moins de $40,000,000 des deniers publics ont été gaspillés. Je me demande si la population se rend compte de l'énorme montant que cela fait. Si cette somme était consacrée à l'érection d'édifices publics au Canada. . .

M. BELAND: Des arsenaux.

M. DAVIDSON . . . on pourrait construire dans chaque circonscription sept édifices publics coûtant chacun $25,000 et il resterait ancore de l'argent.

La question des bons chemins intéresse tout le monde dans la pays pour le moment. Un des grands reproches que fait le peuple au parti libéral, c'est d'avoir empêché le Gouvernement de lui donner de bons chemins. Que pourrait-on faire avec cette somme si elle était employée à construire deux routes macadamisées traversant tout le Canada, de l'Atlantique au Pacifique.

M. PROULX: Qui a fait cette évaluation pour l'honorable député?

M. R. B. BENNETT: Ce n'est ni Fielding ni Graham.

M. DAVIDSON: L'évaluation pour quiconque a des notions d'arithmétique, n'est pas très difficile à faire. Il s'agit simplement de multiplier le nombre de milles de la route par le coût d'un mille de route. Si l'intelligence de mon honorable ami arrive à comprendre cela, il peut se livrer à ce petit calcul. Si cet argent était employé à construire des routes dans la Nouvelle-Ecosse, chaque mille de route de la province pourrait être macadamisé. Est-il étonnant que le parti libéral se cabre en présence d'un rapport pareil? Est-il étonnant qu'il ait essayé d'empêcher les commissaires de compléter leur tâche? Est-il surprenant que nos adversaires se soient efforcés d'empêcher ce rapport d'être connu du public? Ils ont fait ces efforts. Pendant la dernière session du Parlement, le pays a assisté au spectacle étrange d'une opposition foulant aux pieds la constitution, faisant de la Chambre une farce pour empêcher le Gouvernement d'exécuter le programme que les électeurs avaient approuvé. Pendant des semaines successives, des mois et des mois, la Chambre a été arrêtée dans ses travaux

par les membres de l'opposition avec le dessein avoué de contraindre le Gouvernement, qui était alors fraîchement issu du peuple, à s'adresser encore aux électeurs du pays. Pour expliquer leur conduite ils ont dit qu'ils s'opposaient à notre programme naval. Quand nous leur disions que la politique du parti conservateur pouvait être sur ce point radicalement différente de celle du parti libéral, mais que néanmoins ce n'était pas un programme permanent et que si le parti libéral revenait au pouvoir, après avoir fait approuver sa politique, la nôtre pouvait aisément être réunie sans violence à la leur, cela ne leur donnait pas satisfaction. Il nous ont tenus ici pendant de longs jours et ont donné au peuple le triste spectacle de voir sa constitution foulée aux pieds et des scènes de désordre violent éclater en plein Parlement. Le peuple se demandait ce qu'il y avait. Il voulait savoir ce qui provoquait ce mouvement de l'opposition. Quelques honnêtes gens disaient: Ces gens-là doivent être déloyaux; ils ne veulent pas donner assistance à la mère patrie. Je suis très heureux d'absoudre les honorables membres de l'opposition de l'accusation de déloyauté. Je ne crois pas que c'était la déloyauté qui les guidait. Je ne crois pas que ni eux ni leur maître, le Grand-Tronc-Pacifique, s'inquiétaient beaucoup de la politique navale. Ce qui leur causait du souci c'était cette enquête qui se poursuivait. Voilà ce qu'ils voulaient déjouer.

M. PROULX: Combien de milles de route macadamisée pourrait-on construire avec $35,000,000?

M. DAVIDSON: Ce serait une tâche un peu difficile, je le crains, de faire comprendre ce calcul à mon honorable ami. S'il veut venir me voir à la fin de la session, je serai heureux de lui prêter mon concours pour faire le calcul.

Les entrepreneurs du Grand-Tronc-Pacifique et les libéraux de la Chambre considéraient qu'il était de leur intérêt d'arrêter cette enquête. Les entrepreneurs ont calculé que plutôt d'attendre d'être obligés de payer les amendes qui leur seraient imposées suivant la loi, pour avoir failli d'exécuter leur entreprise dans les délais spécifiés, il serait préférable de prendre une partie de cet argent et de l'employer a faire des élections, espérant ainsi persuader au peuple de renverser le Gouvernement. Ils étaient donc prêts à employer tous les moyens pour obliger le Gouvernement à s'adresser au peuple. S'ils avaient réussi à battre le Gouvernement, nous n'aurions pas plus entendu parler du rapport de cette commission que nous n'avons entendu parler des accusations Hodgins ou Lumsden. Mais heureusement, ils n'ont pas réussi. Leur général a été défait, leurs manœuvres n'ont pas réussi; les travaux ont marché au nom du roi; l'œuvre de la commission a été accomplie. Il en est résulté que cet exécrable document a été mis sous les yeux du public et je me trompe bien si, après avoir lu les témoignages et les faits sur lesquels repose ce rapport, les électeurs du pays ne laissent pas écouler de longues années avant d'accorder encore leur confiance au parti libéral.

Si encore c'était la seule conséquence, nous pourrions envisager ce résultat avec une certaine grandeur d'âme. Mais malheureusement ce n'est pas tout. Cette voie ferrée traverse une région qui n'est pas peuplée mais qui sera bientôt habitée par une bonne population canadienne. Ces gens devront compter en grande partie pour leur existence sur les tarifs des marchandises et des voyageurs qui leur seront imposés par la compagnie. Il y a plus encore, tout l'Ouest en sera affecté, car les tarifs de toutes les lignes seront en grande partie fixés par ceux de cette voie transcontinentale. Les honorables représentants de l'Ouest ne sont jamais si éloquents, ne versent jamais autant de larmes que lorsqu'ils s'étendent sur les calamités auxquelles sont soumis les gens de l'Ouest par l'application de ces terribles tarifs de marchandises. Mais quand cette ligne sera terminée et quand la population établie le long de la voie voudra s'en servir, elle s'apercevra que pour enrichir des entrepreneurs, pour remplir peut-être les coffres du parti, à la suite d'un gaspillage extravagant, on lui a imposé un fardeau bien trop lourd à porter. Il y a beaucoup de futurs citoyens du Canada qui ne sont pas encore arrivés, beaucoup de Canadiens qui ne sont pas nés, qui seront les victimes de cette transaction. Non seulement le parti libéral est condamné par la génération présente, mais des générations de Canadiens se succéderont pour proférer des malédictions contre ce parti

M. PIUS MICHAUD (Victoria) (N.-B.): Nous venons d'entendre, monsieur l'Orateur, l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) nous faire l'histoire de la politique navale du Gouvernement et celle du parti conservateur. Je dois dire que l'honorable député s'en est bien tiré, si bien même qu'il a mérité les applaudissements de ses admirateurs. Il a mérité leurs applaudissements tant qu'il a fait l'éloge des

bonnes actions accomplies par son chef et les membres du cabinet. Mais il a aussi parlé du parti libéral et mon honorable ami a laissé entendre que nous ne pouvions rien faire de grand, tandis que son parti ne pouvait rien accomplir qui ne soit grand. Pourtant il a fait un oubli remarquable dans son discours, quand il a omis de mentionner que, durant la construction du Canadien Pacifique, qui a été exécutée en partie aux frais du pays, alors que son parti était au pouvoir, il y a eu quelques petits scandales. L'honorable député a parlé des grandes entreprises publiques du pays, mais n'a-t-il pas oublié de dire qu'il y a eu un autre petit scandale, quand son parti était au pouvoir en 1896, le scandale McGrevey-Langevin? Il ne saurait trouver rien à reprocher à son parti, mais il faut, pour le satisfaire, des millions de dollars quand il cite à la Chambre les erreurs commises par l'opposition.

J'ai pourtant entendu avec plaisir ce qu'a dit mon honorable ami, parce qu'il a eu assez d'équité pour ne pas déclarer qu'on avait dérobé un centin dans la construction du Transcontinental. Il a insisté beaucoup sur le fait que des intermédiaires et des sous-entrepreneurs étaient engagés dans cette entreprise. Mais prenez les travaux qui se font maintenant sur l'initiative du Gouvernement dans le canal Welland où l'on dépense environ $4,000,000, n'y a-t-il pas des sous-entrepreneurs qui sont chargés des travaux? Je sais qu'il y en a déjà cinq ou six et qu'on a refusé à quelques-uns une sous-entreprise parce qu'on ne voulait pas partager une petite somme de $4,000,000. J'ai rencontré un homme ici hier qui m'a dit avoir essayé d'obtenir une entreprise, mais que les ingénieurs lui avaient déclaré qu'ils ne voulaient pas diviser les travaux entre un trop grand nombre de petits entrepreneurs. Prenez ensuite le chemin de fer de la baie d'Hudson; il y a sur la ligne dix ou vingt sous-entrepreneurs et l'honorable député d'Annapolis n'y trouve pas à redire. Mais quand il regarde de ce côté et voit qu'on fait la même chose qu'il approuve de la part du Gouvernement, il trouve que nous commettons, comme on dit dans notre religion, un péché mortel.

La commission nommée par le Gouvernement pour faire une enquête dans la construction du Transcontinental pouvait difficilement être choisie pour conduire une enquête impartiale. L'argent employé dans la construction du Trancontinental venait presque entièrement d'Angleterre. Si le Gouvernement avait choisi un ingénieur et un commissaire en Angleterre et leur avait donné la même possibilité et la même autorité pour examiner tous les détails de la construction de cette ligne, ces deux hommes auraient accordé justice et équité aux membres de l'opposition et au parti libéral. Pourquoi ces hommes auraient-ils bien été ceux qui convenaient? Parce qu'ils auraient fait un rapport juste et impartial de toute cette entreprise. Des deniers publics, des capitaux anglais ont été dépensés pour cette voie ferrée et ces hommes auraient fourni un rapport honnête et juste sur la manière dont l'argent a été dépensé. Mais le Gouvernement ne tenait pas à avoir des hommes équitables pour composer cette commission, il lui fallait des hommes prêts à faire l'œuvre du parti conservateur. Qu'arriva-t-il? Avant que le rapport des commissaires ne fût remis à la Chambre ils en publièrent un résumé par l'intermédiaire de la presse conservatrice du Canada qui a connu ainsi le rapport avant les membres de la Chambre. Ils ont compris sans doute qu'il leur fallait préparer les esprits à recevoir l'impression qu'un scandale allait sortir et dans ce but ils ont utilisé les journaux conservateurs seulement. Le Gouvernement a dit: Nous n'avons pu l'an dernier et l'année précédente tromper les esprits en annonçant par tout le Canada qu'il y avait un besoin extrêmement urgent en Angleterre, nous n'avons pas réussi parce que nous ne nous y sommes pas bien pris, mais dans ce cas nous allons procéder comme il faut, nous paierons les journaux pour publier quoi? Un rapport préparé dans ce qu'on a appelé la Chambre étoilée, mais que je désignerai sous le nom de cabinet noir. Mes honorables amis disent que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a été obligé de chercher une autre circonscription pour se faire réélire. Ce n'est pas nouveau. Le premier ministre actuel a quitté la Nouvelle-Ecosse pour venir dans Ontario. Le ministre du Commerce et de l'Industrie a dû quitter le Nouveau-Brunswick et venir dans Ontario, le refuge de tous les bons conservateurs. Où est le mal? C'est une chose terrible quand un membre de l'opposition se fait élire dans une autre circonscription, mais c'est certainement parfait quand un honorable député d'en face est obligé de venir dans la province d'Ontario où il y a des circonscriptions dans lesquelles les candidats conservateurs sont toujours certains d'être élus.

Je lis à la première page de ce rapport de la commission d'enquête du Transcontinental national les mots suivants:

Nous avons l'honneur de vous remettre, pour être transmis à Son Altesse Royale le Gouverneur général du Canada, le rapport de la commission chargée de faire une enquête sur la construction du chemin de fer Transcontinental.

Vos dévoués,
Geo. Lynch-Staunton,
Président.
F. P. Gutelius,
Commissaire.

Qui est le président de cette commission? Un avocat qui, me dit-on, n'a aucune expérience de la construction des chemins de fer; mais qui est un partisan acharné de nos adversaires, un homme toujours prêt à combattre pour ses amis politiques. Ce sont ses titres et on m'apprend qu'il était plus porté à toucher son gros traitement mensuel qu'à se donner la peine d'aller se renseigner aux sources mêmes pour faire un rapport juste et impartial. Etait-il plus compétent que M. Parent, l'ancien président de la commission du Transcontinental? D'après nos amis il lui était de beaucour supérieur. A-t-il construit un chemin de fer au Canada? Non. Est-il connu pour avoir dépensé des deniers du trésor dans des travaux publics? Dans ce cas, je n'en ai jamais entendu parler. Tout ce que j'ai appris de M. Lynch-Staunton, c'est qu'il a été employé pour une grande compagnie de chemin de fer du pays. Qui est l'autre commissaire, M. Gutelius? Un ingénieur qui, me dit-on, a quelque pratique dans les constructions de chemins de fer. Mais qui oserait comparer M. Gutelius avec M. Lumsden ou M. Grant quand il s'agit de construction de chemins de fer? Pour moi M. Lumsden est un homme beaucoup plus compétent pour les opérations pratiques que mon ami Gutelius.

J'ai dit quels étaient les titres de ces commissaires qui ont été désignés pour faire une enquête sur cette vaste entreprise. Monsieur l'Orateur, si vous aviez une grande cause à défendre, confieriez-vous vos intérêts à un homme qui aurait des intérêts opposés aux vôtres? M. Gutelius était-il désintéressé pour faire ce rapport? Je prétends que non. Pourquoi? C'est l'employé d'une autre grande compagnie de chemin de fer du pays et il ne pouvait pas rendre justice aux deux entreprises à la fois. Il devait suivre l'une ou l'autre voie. Laquelle pensez-vous qu'il devait prendre? Celle du pain, quand il y a du beurre dessus, comme on dit en français. Le Gouvernement a promis un gros traitement à cet ingénieur, pourquoi faire? D'abord pour rédiger un rapport, ensuite pour prendre la direction de l'Intercolonial. Pourquoi donc? Je sais pourquoi et les habitants de l'est du Canada le savent également. On fait aujourd'hui un effort pour jeter du discrédit sur la construction de cette voie ferrée afin d'aider les compagnies de chemins de fer qui sont les amies du parti conservateur. On ne tient pas à assurer le succès de cette voie parce que cela causerait une perte trop grande aux autres compagnies qui seraient forcées de reconstruire leur ligne. Elles ont des courbes trop fermées et des rampes trop raides et quand le Transcontinental permet de remorquer trente wagons, les autres ne peuvent pas traîner plus de dix ou quinze wagons. Quand une ligne est mal construite pour commencer, il faut quelques années après la refaire entièrement pour avoir une bonne voie.

Une ligne qui doit être reconstruite tous les dix ou quinze ans n'est jamais bonne. En construisant le Transcontinental, nous avons voulu avoir une ligne de première qualité, qui soit conforme au modèle le meilleur et dont on puisse dire, comme l'a fait M. Leonard, que c'est une valeur pour le pays.

Qu'est-il arrivé? Un an s'est écoulé, monsieur l'Orateur, les Provinces maritimes n'ont pas eu la possibilité de marcher de l'avant, tandis que l'Ouest était si vanté. Nous n'avons pas eu de facilités pour l'exportation de nos produits, sauf par cette unique ligne de chemin de fer, et l'Ouest ne pouvait pas exporter de marchandises par des ports canadiens, parce qu'il manquait de facilités de transport. Pour atteindre les marchés de l'autre côté de l'océan, les produits de l'Ouest devaient passer par les ports américains et nous ne pouvions pas expédier avec profits nos produits manufacturés dans l'Ouest, car nous n'avions qu'une ligne de chemin de fer qui nous imposait des tarifs extraordinaires de transport. Alors pour que nos marchandises ne passassent pas par des ports américains nous avons construit notre ligne de chemin de fer pour faire la concurrence aux lignes américaines et j'espère que le Transcontinental pourra transporter des marchandises à aussi bon marché à Saint-Jean, Québec ou Halifax que les lignes américaines en transportent à Boston ou à Portland (Maine).

Nos honorables adversaires disent que nous avons dépensé trop d'argent. Mais nous qui habitons l'Est, nous avons droit à notre part; Québec a aidé l'Ouest et qu'avons-nous reçu en compensation? Nous n'avons eu qu'une seule ligne construite depuis l'Intercolonial, c'est le chemin de fer de la vallée de Saint-Jean qui n'est

pas encore terminé. Nous avons dû supplier le Gouvernement pour avoir cette ligne et c'est récemment qu'on nous a accordé une ligne traversant notre province du nord au sud. Je trouve amusant que MM. Gutelius et Staunton disent qu'il n'y avait pas besoin de doubler la ligne entre Moncton et Lévis. Sont-ils à eux seuls tout le peuple du pays? M. Gutelius est un homme, M. Lynch-Staunton en est un autre. C'est l'opinion de deux hommes seulement, mais par trois fois les électeurs ont dit: Nous avons besoin de la ligne quel que soit son prix et nous allons la construire. Dans l'Est, nous voulons développer notre pays et nos ports de mer. Nous avons besoin d'encouragement et nous voulons avoir une ligne pour amener les produits de l'Est dans nos ports et pour transporter les marchandises venant d'Angleterre dans l'ouest du Canada. Si nous ne pouvons pas l'obtenir, notre population restera stationnaire. Nous avons construit la meilleure ligne que nous pouvions, et qui s'en plaint? Un autre compagnie de chemin de fer, parce qu'elle a dû diminuer ses rampes trop raides, ses courbes trop fermées et remplacer par des ponts de fer ses ponts de chevalets en bois. Je sais de quoi je parle pour l'avoir vu faire dans le Nouveau-Brunswick.

Nos amis conservateurs, qui sont conservateurs avant d'être Canadiens, ne se sont pas conduits sérieusement dans cette enquête. Ils n'ont pas même pris la peine d'envoyer un homme sur la ligne pour faire l'enquête, parce qu'on n'avait pas besoin d'un rapport honnête. Le rapport a été fait par une commission royale et adressé à Son Altesse Royale. Que pouvons-nous attendre d'hommes qui n'ont pas prêté serment de remplir fidèlement leur devoir en rédigeant ce rapport. Le Gouvernement savait qu'un rapport fait par des hommes assermentés ne lui servirait à rien.

Une partie du Transcontinental est prête à être exploitée dans les Provinces maritimes. La ligne de Moncton à Edmonton, sur une distance d'environ 200 milles, a été en exploitation depuis l'an dernier. Cette ligne aurait pu être exploitée avec profit, mais je regrette de dire qu'il n'en a pas été ainsi. Pourquoi? Parce qu'on a fait circuler un train mixte de vingt ou trente wagons. Un train part le matin et met vingt-quatre heures pour faire un parcours d'environ 200 milles. Les wagons s'arrêtent un peu partout dans les bois, aussi le public en est dégoûté et ne veut pas voyager sur une ligne pareille. Dans ma circonscription, des marchands de bois ont parlé au directeur de cette partie de la ligne et lui ont promis de lui donner tous les deux jours vingt wagons de planches, de pôteaux télégraphiques, de traverses, etc., et ils lui ont offert $20 par wagon pour une distance d'environ trente-cinq milles. Mais le gérant leur a dit: Nous n'en voulons pas. Il a refusé de faire circuler ces wagons en réalisant un bon profit.

Je connais personellement une personne qui voulait expédier des produits par cette voie, l'automne dernier. Elle avait vingt-cinq wagons de bois de construction à expédier et elle n'a pas pu obtenir un seul wagon.

Un mot maintenant des expropriations. Dans mon seul comté, environ trente-cinq causes ont été plaidées devant la cour de l'échiquier. Aidé de mon honorable ami, l'honorable député de Carleton (M. Carvell), j'ai défendu les droits de mes électeurs. Dans deux causes seulement, le tribunal a maintenu la décision des arbitres. Dans un cas, l'arbitrage avait accordé $900 et nous avons obtenu $1,800. Dans un autre, on avait offert $400, mais le tribunal nous a accordé $1,000. Dans un troisième, nous avons également obtenu $1,000, quand on ne nous offrait que $200.

M. Gutelius dit que ces prix sont extravagants, mais la valeur des terrains a été déterminée par un juge qui avait entendu les témoins des deux parties, après une enquête tenue publiquement et non pas à huis clos. M. Gutelius dit: " Je ne connais pas ces terrains et je ne suis pas au courant des détails de l'opération; je ne connais rien de l'affaire, mais je dis que les prix sont excessifs ". Il prétend aussi que des sommes considérables ont été dépensées pour les courbes, les rampes, les ateliers Transcona, à Winnipeg et ailleurs. Ceci, monsieur l'Orateur, vous donnera une idée de l'impartialité de ce rapport.

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le discours prononcé par l'honorable premier ministre (M. Borden) à Saint-Jean, en 1904. Il prétendait que cette ligne coûterait plus cher qu'on ne le prévoyait et que le coût total dépasserait $100,000,000. Il prédisait aussi aux citoyens de Saint-Jean que tous les convois chargés des produits de l'Ouest iraient à Portland ou dans quelques autres ports américains. Les honorables membres de cette Chambre qui habitent l'Ouest ne comprennent peut-être pas comment il se fait que les produits de l'Ouest sont dirigés vers les ports américains, de préférence aux

ports canadiens. Portland, dans le Maine, est à environ 160 milles de Saint-Jean et il y a cette distance en moins à parcourir. Mais il ne faut pas oublier que les fortes rampes sur le Grand-Tronc nuisent considérablement au trafic.

Quand l'ancien gouvernement fit un marché avec le Grand-Tronc-Pacifique, pour la construction de cette voie, il n'a pas perdu de vue la nécessité d'encourager les ports canadiens. Pour être bien certain que tous les produits expédiés de l'Ouest à l'Est seraient dirigés vers un port canadien, il a fait insérer dans le marché le paragraphe suivant:

La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi, tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir, le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Depuis l'an dernier, les citoyens de Saint-Jean savent à quoi s'en tenir sur ce discours du premier ministre. Quand le parti libéral perdit le pouvoir, il travaillait à construire un chemin de fer qui amènerait un énorme trafic dans les ports de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec. Si ce chemin de fer n'est pas construit dans les conditions stipulées dans le marché, les ports canadiens ne pourront jamais lutter contre les ports américains, car il n'est pas possible de mettre des convois aussi lourds sur une voie dont les rampes sont de 6 p. 100 plus raides que sur une voie dont les rampes ne dépassent pas 4 p. 100. Les citoyens de Saint-Jean et d'Halifax ont été grandement désappointés quand le Gouvernement actuel s'est chargé de la construction du chemin.

Il n'y a rien dans le rapport de MM. Gutelius et Staunton pour établir que les sommes dépensées n'ont pas été employées honnêtement. Plus d'un membre de la droite s'est déclaré mécontent du rapport, parce que les commissaires enquêteurs n'ont pas réussi à prouver au public qu'un seul dollar a été détourné de son emploi légitime. Pendant deux ans, ces commissaires se sont efforcés de découvrir des irrégularités et après toutes leurs recherches, ils en sont réduits à dire qu'il n'y a pas eu de détournement, mais seulement que les dépenses ont été trop élevées. Tout ce que je puis ajouter, c'est que nous aurons, dans le Transcontinental national, un des meilleurs chemins de fer du continent américain, un chemin de fer dont le Canada aura le droit d'être fier.

[M. Michaud.]

M. O. TURGEON (Gloucester): Monsieur l'Orateur, depuis l'invention de la navigation à vapeur et des chemins de fer et surtout depuis leur introduction sur ce continent, les différentes provinces de l'Amérique Britannique ont eu la louable ambition de mettre à profit les ports de mer de l'Atlantique que la Providence a mis à notre disposition et qui attendaient le développement des vastes régions de l'Ouest et la mise en exploitation de nos inépuisables ressources agricoles, de nos forêts et de nos pêcheries. Pendant cette période d'attente, les Canadiens comprenaient de plus en plus la nécessité de réunir en un seul tout ces immenses territoires s'étendant d'un océan à l'autre; ils se rendaient compte que sans cette union, il n'y aurait jamais de nation canadienne. Sans les ports de l'Atlantique, les anciennes provinces du Canada n'auraient jamais pu prétendre devenir une nation, parce que, pendant cinq ou six mois de l'année, elles auraient été à la merci des douaniers américains. A ce moment, les Canadiens d'origine anglaise et d'origine française étaient tous animés du même désir et souhaitaient la réalisation d'un espoir longtemps caressé; ils voulaient faire un grand Canada et ils voulaient expédier les produits de leur pays par des ports canadiens.

Malheureusement, le traité d'Ashburton fut signé par les représentants de l'Angleterre et des Etats-Unis et le Canada se trouva avec les deux seuls ports de Saint-Jean et d'Halifax et le littoral avoisinant. Il nous restait la tâche d'outiller ces ports de mer, de manière à répondre aux besoins du pays. Le chemin de fer de l'Intercolonial fut construit et Halifax et Saint-Jean furent reliés à Québec et à Montréal. La population augmenta, le trafic devint plus considérable, le pays fit de rapides progrès et le peuple canadien voyant son avenir assuré, décida de diminuer, à tout prix, la distance entre les deux Océans, d'abaisser le coût du transport entre l'Est et l'Ouest, en mettant à contribution les progrès de la science et les procédés les plus modernes. Le Parlement décida qu'un chemin de fer de première classe devait être construit, quel qu'en fût le prix. On calculait qu'en réduisant les frais d'exploitation, on abaisserait d'un quart les taux de transport.

Je ne suis ni ingénieur ni expert en chemin de fer ni avocat, mais j'ai entendu les explications si claires et si logiques de l'ex-ministre des Chemins de fer et je n'hésite pas à dire qu'il a démontré clairement que le projet conçu par le parti libéral en 1903, lorsque la construction du Transcontinental

national fut décidée, était un projet dont le pays devait tirer d'énormes bénéfices. Mais son exécution demandait de l'audace et de l'énergie et nous sommes dans un siècle où les Canadiens doivent en avoir.

Il n'est pas nécessaire d'être ingénieur pour se rendre compte que le rapport de MM. Gutelius et Staunton n'est pas destiné à l'enseignement et à l'édification des gens du métier, mais qu'il a simplement pour but de jeter de la poudre aux yeux du public. A l'heure présente, nous faisons presque autant dans une journée que nos ancêtres dans un siècle, mais MM. Gutelius et Staunton ne paraissent pas le comprendre. La construction du Transcontinental national a été inspirée par des motifs patriotiques; un des buts que l'on se proposait d'atteindre, c'était d'abaisser d'un quart le coût du transport, pour augmenter d'autant la prospérité du pays. M. Gutelius, que je n'ai pas l'honneur de connaître, me paraît doué d'une double personnalité. Il y a le M. Gutelius du Transcontinental qui veut un chemin de fer à pentes raides et le M. Gutelius de l'Intercolonial, qui veut renforcir tous les ponts pour augmenter d'autant la prospérité, diminuer les frais d'exploitation; pour arriver à ce résultat, il est prêt à dépenser $2,000,000 sur un parcours de 200 milles, une dépense représentant $18,000 pour le Transcontinental.

Le parti conservateur éprouve continuellement le besoin de tromper le peuple. Il y a quelques années, dans Drummond et Arthabaska, nos adversaires disaient que les libéraux voulaient que les enfants du Canada allassent servir de chair à canon dans les différentes parties de l'empire; aujourd'hui leur cri de ralliement, c'est que l'ancien gouvernement a gaspillé des millions de dollars dans cette entreprise.

J'entends l'honorable député de Peterborough murmurer quelque chose, mais je suis certain qu'il admettra que le rapport de MM. Gutelius et Staunton n'est pas destiné à éclairer les électeurs de mon honorable ami qui en savent plus long que ce rapport ne peut leur en apprendre, mais qu'il est destiné à tromper les autres électeurs, moins instruits et moins intelligents. Je porte un très vif intérêt à cette question et je me propose de relever certains passages du rapport, pour mieux faire comprendre que l'intention des commissaires enquêteurs était de faire croire au public qu'il y a eu d'énormes gaspillages dans la construction de cette voie ferrée. Pour les vrais Canadiens, ce document est plutôt une brochure électorale qu'un rapport et il est pénible de penser qu'il a pu se trouver au Canada deux hommes capables d'afficher une pareille animosité contre des adversaires politiques. MM. Gutelius et Staunton peuvent être d'excellents citoyens dans la vie privée, mais dans la préparation de ce rapport, ils se sont certainement laissés emporter par l'esprit de parti et des idées préconçues. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de citer les quelques passages de ce rapport, que je tiens à mettre plus particulièrement sous les yeux du public. Voyons d'abord ce premier paragraphe, concernant la commission d'administration:

> Jusqu'à la nomination du major R. W. Léonard, qui eut lieu dans l'automne de 1911, aucun des membres de la Commission ne connaissait ni en pratique ni en théorie la construction ou l'exploitation d'un chemin de fer.

En lisant ces lignes, le public peut croire que c'était une grande erreur de nommer une commission dont les membres n'étaient pas des ingénieurs, mais cette fausseté a été réfutée par les orateurs qui m'ont précédé. Les membres de la commission avaient des ingénieurs pour les conseiller dans toutes les questions de génie; ils s'étaient entourés des meilleurs ingénieurs que nous avons dans le pays—M. Lumsden, M. Gordon Grant et M. M. J. Butler qui, un an ou deux plus tard, devint sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux et dont les connaissances ne peuvent pas être mises en doute. Il n'a pas de supérieur au Canada, ni même en Amérique, dans la construction et l'exploitation des chemins de fer. Ses succès comme constructeur et administrateur de chemins de fer lui ont acquis une réputation enviée. Quant aux membres de la commission, mes honorables collègues de la Nouvelle-Ecosse sont plus en état que moi de rendre témoignage aux aptitudes de M. F. B. Wade. Tous ceux qui siégeaient dans cette Chambre au commencement du siècle, ont connu M. Wade comme un homme d'une grande probité et possédant une longue expérience dans la construction et l'exploitation des voies ferrées dans la Nouvelle-Ecosse.

Les orateurs de la droite ont aussi mentionné le nom de M. Parent. Or, M. Parent a été mêlé à plusieurs grandes entreprises dans sa province. Avant de devenir membre de cette commission, il avait été, pendant plusieurs années, maire de Québec. C'est pendant qu'il remplissait ces fonctions qu'il est parvenu à faire sortir ses concitoyens de leur léthargie séculaire

et il a été la cause première de la prospérité dont cette ville jouit à l'heure présente.

Au sujet des rampes de vitesse le rapport dit:

Si on eût fait construire des pentes à inclinaison alternative, suivant l'usage courant dans la construction des meilleurs chemins de fer modernes...

Je tiens tout particulièrement à signaler ce passage qui, à mon point de vue, est trompeur ou faux.

Si l'on eût fait construire des pentes à inclinaison alternative, suivant l'usage courant dans la construction des meilleurs chemins de fer modernes, cela n'aurait en rien nui au chemin de fer, au point de vue de son utilité, n'aurait pas accru les frais d'exploitation et n'aurait nullement diminué la puissance de traction de ses locomotives. L'épargne de ce chef eût été de $6,200,000.

Voici maintenant ce que dit le rapport au sujet des ponts:

Au lieu de faire construire des ponts en acier et de faire venir de la terre à remblai, la commission aurait pu, à l'instar du Grand-Tronc-Pacifique et des meilleurs chemins de fer, employer des chevalets en bois. Plus tard elle les aurait remplacés par des charpentes en acier et aurait pu transporter alors la terre à remblai. Elle aurait épargné de ce chef, $2,947,227 sans amoindrir la valeur de la voie ferrée, sans diminuer la puissance de traction de ses locomotives et sans accroître les frais d'exploitation.

Passons maintenant aux remblais:

La commission a eu du Grand-Tronc-Pacifique l'offre de fournir la terre à remblai, à raison de 25 cents la verge cube. Eût-elle conclu une semblable entente après la construction de la voie, elle aurait épargné $3,250,000, en sus du montant compris sous la rubrique précédente.

Traitant de la manière dont les soumissions ont été demandées, le rapport dit:

La façon dont la Commission a invité les entrepreneurs à soumissionner, les garanties extraordinaires qu'on exigeait d'eux, et l'idée de répartir la construction de la plus grande partie de la voie en lots d'entreprises démesurés, tout cela a eu pour résultat de restreindre le nombre des soumissionnaires à cinq entrepreneurs seulement, pour 806 milles de la voie. Onze sociétés de contruction ont obtenu tous les travaux, qu'elles ont ensuite partagés entre plus de 100 sous-traitants. Ces derniers auraient probablement soumissionné directement, si l'entreprise eût été divisé en un plus grand nombre de lots et si l'on avait exigé d'eux que les garanties ordinaires, demandées pour les autres entreprisces de l'Etat. Ce qui prouve bien quels jolies bénéfices ont touchés ces onze sociétés de construction, c'est qu'elles ont, paraît-il réalisé $8,800,000 sur les travaux adjugés aux sous-traitants.

Je citerai maintenant le paragraphe qui se rapporte à la partie du chemin construit dans le Nouveau-Brunswick:

On a perdu en intérêt des sommes considérables en construisant prématurément la section du Nouveau-Brunswick. A notre avis, on n'aurait pas dû construire cette section du tout. Si un tiers de cet argent avait été employé à améliorer l'Intercolonial, on aurait procuré au Nouveau-Brunswick toutes les facilités d'une voie principale dont cette province aura besoin d'ici à plusieurs années.

Voici la conclusion du rapport:

Nous constatons que la Commission du chemin de fer Trancontinental, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacique, et ceux qui ont dirigé la construction du chemin de fer n'ont pas considéré qu'il était désirable ou nécessaire de pratiquer ou d'encourager l'économie dans la construction de cette voie ferrée.

Nous constatons que, sans compter les sommes inutilement dépensées pour la construction du chemin de fer, à l'est du fleuve Saint-Laurent, au moins $40,000,000 ont été dépensés inutilement pour la construction de cette voie ferrée.

C'est sur ces données que les commissaires ont édifié leur rapport, non pour éclairer et guider les ingénieurs, mais pour capter les suffrages aux prochaines élections. Je répète que je ne suis ni ingénieur ni expert en chemins de fer ni avocat, mais rappelons-nous que nous ne manquons pas d'hommes capables, auxquels nous pouvons toujours recourir dans les grandes circonstances, qui nous ont apporté le concours de leurs lumières dans les entreprises importantes que nous avons eu à exécuter par le passé et auxquels nous pourrons encore nous adresser à l'avenir. Depuis bien des années, je compte au nombre de mes meilleurs amis, un Canadien d'origine anglo-saxonne, un patriote sincère, qui a eu le tort de naître cinquante ans trop tôt, qui a joui pendant très longtemps de l'estime et de l'admiration de ses compatriotes, un homme que je me plais à proclamer un véritable génie. Je veux parler de sir Standford Fleming. Entre son opinion et celle de MM. Gutelius et Staunton, personne n'hésitera. Sir Standford est considéré comme une autorité dans tout le Canada et dans tout le Royaume-Uni et je remercie la Providence qui protège ses jours pour le conserver plus longtemps à l'admiration et au respect des Canadiens.

La vie de sir Stanford Fleming contient une leçon que les commissaires chargés de faire cette enquête auraient pu étudier avec avantage. Il a été l'ingénieur en chef du premier grand chemin de fer de l'Etat, construit en ce pays. Je me propose de citer ce qu'il dit lui-même de ses principes, de ses théories et de ses méthodes. Je suis certain que lorsque j'aurai fait connaître les vues de ce grand ingénieur, personne, dans son for intérieur, n'aura le

courage d'approuver MM. Gutelius et Staunton. C'est un gouvernement conservateur, c'est sir John A. Macdonald, qui a nommé sir Sanford Flemming, ingénieur en chef de l'Intercolonial, en 1863. Cette nomination fut immédiatement ratifiée par les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse et sanctionnée par le gouvernement impérial, qui félicita sir John A. Macdonald d'avoir retenu les services d'un homme aussi distingué. Les commissaires du temps voulaient que l'Intercolonial fût construit à peu près comme MM. Gutelius et Staunton voudraient aujourd'hui construire le Transcontinental. Sir Sanford Fleming eut à lutter contre ces dispositions des commissaires. Il quitta la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick pour venir plaider la cause de l'Intercolonial auprès de sir John Macdonald; il le supplia de ne pas permettre la construction de ponts en bois et de rampes. Il voulait pour les ponts une sous-structure en fer, pour ne pas être obligé de les renouveler tous les sept ou huit ans. Il voulait un chemin de fer digne du peuple canadien et digne du grand avenir qui attend ce pays. Permettez-moi de citer quelques passages de l'ouvrage de sir Stanlord Fleming, intitulé "The Intercolonial: A Historical Sketch."

Il est regrettable que l'ingénieur américain chargé de l'enquête sur le Transcontinental n'ait pas lu cet ouvrage avant de rédiger son rapport. Je citerai d'abord la doctrine de sir Stanford Fleming au sujet des ponts:

> La question des ponts est une de celles qui ont donné lieu à de graves divergences d'opinions. Dans les devis soumis au Conseil privé, par l'ingénieur en chef, les culées et les piles devaient être en maçonnerie de la meilleure qualité et la superstructure, en fer. L'ingénieur en chef considérait qu'il était très important de faire ces constructions de manière à les rendre permanentes. Le fer et la pierre étant les matériaux les plus durables, leur emploi écartait tout risque d'accidents par le feu et la détérioration. Bien que le coût original puisse être plus élevé, des constructions permanentes évitent les dépenses périodiques que nécessitent les travaux en bois.

Et encore:

> Au mois de janvier 1869, l'ingénieur en chef s'est adressé pour la première fois à sir John A. Macdonald et lui a soumis les raisons pour lesquelles il fallait employer le fer et non le bois. Sa lettre fut transmise aux commissaires par la filière ordinaire. Elle n'eut jamais de réponse et les raisons qu'elle contenait n'ont jamais été réfutées. La décision des commissaires fut maintenue. Cependant, il fut fait une exception à la règle, pour cinq ponts; tous les autres furent construits en bois, conformément aux instructions données par les commissaires.

Plus loin, il dit encore:

> L'ingénieur en chef cita le cas de deux ponts du Grand-Tronc, sous la gérance de M. Brydges, qui avaient été incendiés quelques semaines avant la date du rapport de ce dernier. M. Fleming maintint que ces calculs étaient exacts et demanda à les faire vérifier; il fit un dernier appel en faveur des ponts en fer.
>
> Après une vérification qui démontra que les calculs de l'ingénieur en chef étaient exacts, les commissaires retirèrent leurs objections et donnèrent des instructions pour que tous les ponts dont la longueur dépasserait 60 pieds fussent en fer. Cependant, l'ingénieur en chef continua la lutte et persista à demander que tous les ponts, jusqu'aux plus petits—24 pieds—fussent en fer et, finalement, par un décret ministériel du 12 mai 1871, l'ordre fut donné en conséquence. A l'exception de trois ponts en bois, construits sur l'ordre des commissaires et malgré les protestations de l'ingénieur en chef, tous les ponts, quelle qu'en fût la longueur ont été munis d'une superstructure en fer.

Dans un autre chapitre où il parle de la nature de la voie, au point de vue du génie civil, il traite d'abord des conditions climatériques du Canada—ce qu'on semble avoir complètement ignoré dans la préparation du rapport Gutelius-Staunton:

> Le climat du Canada exerce un effet marqué sur les ouvrages de chemin de fer. Le froid est très rigoureux; il pénètre le sol dans ses parties que la neige ne recouvre pas et cela, jusqu'à une profondeur qui varie souvent de trois à quatre pieds, lorsqu'elle n'est pas plus grande.

Il établit une distinction entre une entreprise nationale et une entreprise particulière, et il indique les raisons pour lesquelles, dans le cas de ce dernier ouvrage, celui-ci doit être de haute qualité. Voici l'opinion de sir Sandford Fleming sur ce problème important:

> La partie la plus importante de la construction d'une voie ferrée est celle qui se rapporte aux ponts. Lorsque ce sont des particuliers qui construisent un chemin de fer, si les capitaux dont ils peuvent disposer sont restreints, le choix de constructions moins dispendieuses peut s'imposer.

J'appelle l'attention des honorables membres de la droite sur ces mots:

> Lorsque ce sont des particuliers qui construisent un chemin de fer, si les capitaux dont ils peuvent disposer sont restreints, le choix de construction moins dispendieuse peut s'imposer. Dans certains cas, ce n'est pas la nature de la construction, ni l'exécution à bon marché de l'ouvrage qui s'impose, non, mais c'est la force des circonstances qui limite le coût. Un chemin de fer construit dans le but de répondre à un besoin national, et qui se trouve dans la position faite à l'Intercolonial, n'est pas soumis à de semblables restrictions.

Sir Sanford Fleming s'est servi de ces paroles à l'endroit d'une entreprise nationale arrêtée par le gouvernement, il y a quarante-cinq ans et, aujourd'hui, lorsque le développement de l'Ouest qui se trouve arrêté à moins de compter, en hiver, sur

les ports de Saint-Jean et d'Halifax, est tel que la population du Canada se trouve dans la nécessité d'unir le littoral du Pacifique à celui de l'Atlantique par la ligne la plus courte possible, en vue du commerce considérable du Canada. Cette opinion de sir Sandford Fleming s'impose avec plus d'à-propos qu'elle ne s'imposait, il y a quarante-cinq ou cinquante ans. Observons que sir Sandford Fleming est un homme qui a vécu cinquante ans en avant de son temps et sa façon de raisonner devrait s'imposer à l'attention et au respect des ingénieurs et des autres habitants du Canada.

Un chemin de fer, construit dans le but de répondre à un besoin national et qui se trouve dans la position faite à l'Intercolonial, n'est pas soumis à de semblables restrictions. Il n'est pas besoin d'argument pour établir que, dans de telles circonstances, tous les ouvrages devraient revêtir la meilleure forme que l'expérience indique, et qu'on ne devrait employer que les matériaux les plus durables. Dans ce cas, le travail est terminé d'une façon permanent et n'exige pas qu'on le renouvelle dans la suite. La première dépense constitue le seul coût et, en fin de compte, l'ouvrage exécuté pour durer est celui qui coûte beaucoup moins cher.

Voici ce qui sert de base aux observations que j'adresse à cette Chambre et à vous-même, monsieur l'Orateur, sur ce grave problème qui préoccupe, aujourd'hui, l'attention non seulement de tous les membres de cette Chambre, mais encore celle de toute la population de ce pays. J'affirme qu'aujourd'hui, si le Gouvernement entreprend de construire un chemin de fer ou un canal, le peuple du Canada, la population d'Ontario —étant donné que les ministres veulent construire un nouveau canal de Welland— ne s'attend pas à ce que ce dernier ouvrage n'ait que neuf ou que dix pieds de profondeur, ce qui est le cas de celui qui existe, aujourd'hui. Le Gouvernement veut dépenser de $60,000,000 à $75,000,000 à l'amélioration de ce canal, travail dont bénéficiera le peuple des Etats-Unis dans une mesure qui sera aussi grande que celle que représentera pour la population du Canada l'exécution de ces travaux. En effet, seule la population d'Ontario retirera des bénéfices de cet ouvrage; celui-ci ne rapportera pas le moindre avantage à la population des Provinces maritimes échelonnée le long du littoral de l'Atlantique. Cependant, en ma qualité de Canadien, je ne me laisserai jamais influencer par des considérations de clocher et, venant du littoral septentrional du Nouveau-Brunswick, je voterai avec plaisir les $60,000,000 ou $70,000,000 dont on peut avoir besoin pour parachever le canal. J'approuverai également la construction du canal de la baie Georgienne. Nous acquitterons avec plaisir notre part du coût de ces travaux, parce que la prospérité d'une partie du Canada sera la prospérité du reste du pays et que le bien-être de mon voisin ne me cause aucun tort. Ce n'est qu'animés de tels sentiments patriotiques et nationaux que nous pouvons espérer faire du Canada ce qu'il est destiné à devenir à la fin de ce vingtième siècle.

Je tiens à faire observer aux membres de cette Chambre la distinction qu'établit sir Sandford Fleming entre une entreprise nationale et celle confiée à une corporation particulière. J'ai écouté avec une attention soutenue le discours de mon honorable et intelligent ami le solliciteur général (M. Meighen), un jeune homme qui ne compte pas d'admirateur plus sincère de son talent d'orateur et de ses aptitudes réelles que le représentant de Gloucester lui-même. Toutefois, bien qu'il se soit montré fort rhétoricien et mathématicien, je suis certain que la population du Canada et que les cultivateurs de l'Ouest qui liront son discours se perdront dans son labyrinthe de subtilités. Il leur faudra une révélation céleste pour se guider dans ce méandre de chiffres et d'arguments subtiles, et je suis certain que la Providence n'est pas disposée à accorder cette prescience divine à MM. Gutelius et Staunton, parce qu'ils ne la méritent pas. On a dit et répété, en cette Chambre, que le Pacifique-Canadien et les autres compagnies, celle du Grand-Tronc-Pacifique comprise, se servent dans la construction de leurs lignes secondaires, de ce qu'il appelle des ponts en bois, de ponts de chevalets, de rampes d'élan. La population de l'Ouest sait ce qui s'est produit, lors de la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ce dernier fut la première voie ferrée construire dans cette région et cet ouvrage a coûté au Trésor public du Canada un montant beaucoup plus considérable que ne l'est celui du Transcontinental national qui restera, lui, la propriété du Canada. Mais il en a été, quant à la construction du Pacifique-Canadien, ce qui en fut de celle de toutes les voies ferrées appartenant à toutes les compagnies particulières qui ont construit des chemins de fer dans une région nouvelle, la voie fut construite à aussi peu de frais possible. La population de l'Ouest a fait entendre des plaintes, sous le prétexte qu'elle était saignée à blanc par ce chemin de fer qui réclamait des taux exhorbitants pour le transport des marchandises, ce qui lui permettait de reconstruire sa

voie, tous les sept ou huit ans. Finalement, la compagnie réussit à rendre sa ligne parfaite et à la mettre en état d'accorder des taux de transport moins élevés; n'empêche que c'est le peuple de ce pays qui a acquitté le coût de cette concession.

La population de l'Ouest a payé les améliorations faites à la tête des Grand-lacs jusqu'au littoral du Pacifique. Voilà ce que j'affirme, sans l'intention de nuire à aucune compagnie, soit à celle du Pacifique, soit à celle du Canadien-Nord, soit à celle du Grand-Tronc-Pacifique. Toutes ces compagnies ont réussi à obliger les habitants du Canada de se servir de leurs voies ferrées et d'acquitter les tarifs réclamés. Des experts en chemins de fer disent que 90 p. 100 de la diminution des taux de transport qui s'est opérée au cours des dix dernières années sont le résultat de l'exploitation du Canadien-Nord. Cette diminution représente, au cours de dix ans, pour les cultivateurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, une économie de $17,000,000. C'est là, je le répète, le résultat de la concurrence. Quinze années durant, la population de ces provinces a payé des taux énormes pour le transport des marchandises, ce qui a permis au Pacifique-Canadien de devenir la voie ferrée géante qu'il est aujourd'hui. Il est riche à cause de l'argent que la population du Canada lui acquitte sous la forme de taux de transport exorbitants. Chaque fois qu'une compagnie a construit un chemin de fer, qu'il s'agisse de la voie principale ou des lignes sedaires, elle a dû compter sur le transport des voyageurs et sur celui des marchandises, car si cette ressource lui manquait, elle se trouverait dans l'impossibilité d'atteindre la fin pour laquelle elle a été instituée. Si l'on n'a pas amélioré les lignes secondaires construites, au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, au cours des premières années qui ont suivi la confédération, par de petits capitalistes qui ne pouvaient mettre ces voies ferrées dans un état convenable, c'est parce qu'on a fait servir l'excédent des recettes réalisé sur le transport des voyageurs et des marchandises à l'entretien de cette voie, aux travaux de remblai qu'il a fallu faire exécuter, chaque printemps, à seule fin de tenir la voie dans l'état voulu. Si nous avions construit une voie ferrée d'après les données que MM Gutelius et Staunton mentionnent dans leur rapport, ce chemin de fer se serait trouvé dans la posture où l'on voit, aujourd'hui, les voies ferrées des Provinces maritimes.

Si l'on a besoin de l'opinion d'une autre personne qui fait autorité en cette matière je puis citer celle de M. Gutelius lui-même. Prenons le Gutelius de l'Intercolonial. Il veut améliorer la ligne secondaire de Sydney de l'Intercolonial, et il demande qu'on lui permette de faire des études dans le but d'améliorer cette partie de la ligne. Qu'on me permette de citer un extrait de journal qui se rapporte à ce détail:

> Le ministre des Chemins de fer, l'honorable Frank Cochrane, a autorisé des études de l'Intercolonial de Moncton à Halifax et Sydney, dans le but de faire disparaître les rampes difficiles qui existent maintenant, de remplacer les ponts légers par des ouvrages en acier plus lourds et de fixer le coût d'une tranchée, à Truro, si cet ouvrage est réalisable. Le pouvoir de faire faire ces études a été donné au gérant général Gutelius, par le ministre, le 2 février dernier.
>
> Dans son mémoire au ministre sur ce sujet M. Gutelius dit qu'en réduisant les rampes à un maximum de 6.10, on doublerait le pouvoir de transport des trains et qu'en augmentant la force de résistance des ponts, on pourrait se servir de locomotives plus puissantes sur cette partie de la ligne. Aujourd'hui, le maximum est de 540 tonnes pour le transport des marchandises entre Sydney et la Pointe-Tupper. Si l'on exécute les travaux d'amélioration projetés, cette ligne pourra porter un train de 1,600 tonnes.
>
> M. Gutelius dit: "Cela nous permettrait de faire le transport des marchandises de Sydney, à la moitié du coût présent de transport et réduirait de 25 pour 100 le coût total de l'exploitation."

Voilà ce que dit le Gutelius du chemin de fer Intercolonial. Il a besoin de deux millions de dollars pour améliorer la voie de l'Intercolonial entre Sydney et Truro, soit une distance d'environ 200 milles. Si je fais erreur à propos de la distance, mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) voudra bien me signaler mon erreur.

M. KYTE: Cette distance est de 280 milles.

M. TURGEON: A cette moyenne de un million par 100 milles, il lui faudrait environ $18,000,000 pour mettre tout le Transcontinental dans le même état où se trouve la ligne secondaire de Sydney à Truro. Cela ne l'empêche pas, toutefois, de parler d'extravagance. Il dit que, depuis quelques années, on a dépensé inutilement de l'argent; mais les cultivateurs de l'Ouest ont besoin, aujourd'hui, d'un chemin de fer utile. La prospérité de nos cultivateurs dépend d'un abaissement des taux de transport. Un cultivateur est pauvre ou riche, suivant le tarif qu'il est obligé de payer pour rendre ses produits au marché. A

l'heure qu'il est, d'autres que MM. Gutelius et Lynch-Staunton se préoccupent de la question des taux de transport des marchandises.

M. LEMIEUX: C'est un problème national.

M. TURGEON: Certes, aujourd'hui surtout. Il se trouve présentement, dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, des hommes qui s'intéressent aux meilleurs moyens à prendre pour obtenir des taux de transport réduits pour les marchandises et le grain. On ne parle pas simplement du canal de la baie Georgienne, du canal Welland, du chemin de fer de la baie d'Hudson, mais encore de relier la rivière Saskatchewan par un système de canaux à la navigation des Grands lacs, de façon à ce qu'on puisse transporter le grain, par voie d'eau, des prairies de l'Ouest éloignées jusqu'au marché qui lui convient. Vous savez, monsieur l'Orateur, que le gouvernement de la Saskatchewan s'est occupé de cette question. Il a nommé, il y a un an, une commission chargée d'étudier cet important problème et il a envoyé des commissaires en France, en Angleterre et en Allemagne. La mission de ces envoyés est d'étudier les moyens à prendre pour réduire le coût du transport du grain des terres de l'Ouest aux marchés d'Angleterre, de France et d'autres pays. Tout en espérant qu'on réussisse, grâce à ces envoyés, à arrêter un système pratique de canaux, nous ne devons pas oublier que notre pays ne peut s'occuper seul du commerce de transport par canaux, à cause des conditions climatériques qui s'y produisent et du fait que, dans plusieurs parties du Canada, nous avons cinq et six mois d'hiver, chaque année. Dans ce dernier cas, nos canaux sont inutiles, et c'est alors que nous devons compter sur les chemins de fer pour transporter notre grain à sa dernière destination régulièrement et toute l'année durant. Il ne suffit pas d'expédier à la hâte notre grain aux marchés, durant les mois d'octobre et de novembre, ce qui réduit le prix que les cultivateurs de l'Ouest reçoivent pour cet article, mais il est nécessaire que nous prenions le moyen d'entretenir ce commerce de transport, durant toute l'année, hiver comme été, de façon à permettre aux cultivateurs de profiter des avantages qu'offre le marché aussi bien que de la diminution possible des taux de transport.

L'honorable député qui a parlé, en dernier lieu (M. Davidson), a fait allusion à l'idée exprimée et qui tend à laisser croire qu'on n'aurait dû construire cette voie ferrée que jusqu'à North-Bay. J'aurais aimé que l'honorable directeur général des Postes fût présent, en cette Chambre, quand cette déclaration a été faite. Il m'aurait été agréable de voir les honorables représentants de la province de Québec, et spécialement ceux de la ville de Québec et des comtés qui s'y trouvent à l'ouest, aussi bien que les honorables représentants de l'Ontario septentrional qui s'attendent à voir se développer, dans une grande mesure, les districts qu'ils représentent, et j'aimerais avoir connu leur opinion sur ce projet. L'honorable directeur général des Postes, les honorables députés de Québec et les journaux conservateurs de Québec exaltent, aujourd'hui, le Gouvernement au sujet des travaux d'amélioration qu'il fait exécuter à Québec même et aux environs de cette ville et à propos des deniers qu'il dépense dans le but de promouvoir la prospérité de la population du Canada en général et celle de cette région en particulier. Je demanderais si, sans l'énergie, l'activité et le patriotisme du très honorable chef du parti libéral (sir Wilfrid Laurier), la partie septentrionale des provinces d'Ontario et de Québec entreverrait la prospérité que l'on relève aujourd'hui dans ces régions. J'aimerais à poser cette question: si le très honorable chef de la gauche n'avait pas été secondé, encouragé et aidé comme il le fut par les hommes les plus éminents de la province de Québec et de tout le pays, je parle d'hommes tels que sir Charles Fitzpatrick et d'autres encore, aurait-il pu, en inaugurant ce grand projet national, assurer la prospérité de la province de Québec, tout en faisant bénéficier en même temps le pays tout entier des résultats de cette politique féconde? Bien que le Transcontinental national raccourcisse la distance qui sépare Winnipeg de Saint-Jean et d'Halifax, et bien qu'il développe la partie du Canada qu'il traverse, il contribue, en même temps, à assurer le bien-être du Canada tout entier. Réellement, je ne puis comprendre comment les gens, surtout de la province de Québec, ne se réjouiraient pas grandement de ce que, par l'application de son intelligence et de son talent, mon très honorable ami le chef de la gauche, tout en trouvant moyen d'assurer la prospérité du Canada tout entier, a pu promouvoir la prospérité de la population qui habite la partie septentrionale des provinces d'Ontario et de Québec. En même temps que prospèrent les autres parties du Canada, Québec

progresse et devient un grand port d'expédition; cette ville eût perdu sa prospérité, n'eût été la politique poursuivie par mon très honorable ami. Ce dernier a compris que ce grand port de la province de Québec perdait de son importance dans l'opinion publique, particulièrement dans l'opinion des expéditeurs et des commerçants d'Angleterre, qui représentaient fortement la nécessité de faire passer le commerce par le port de Montréal. Mon très honorable ami a pu préserver et accroître la bonne renommée du port de Québec, tout en rendant service au Canada tout entier.

Résultat de sa politique, il a pu faire du port de Québec ce qu'il est aujord'hui, et nos amis de la droite ne devraient pas souffler mot de fraude ou d'extravagance, parce que, n'eût été la politique poursuivie par l'ancien gouvernement, le marasme qui a caractérisé ce port, durant un certain temps, subsisterait encore.

Ce grand homme d'Etat, sir George Ross, que la mort a enlevé, alors que ses compatriotes étaient en droit d'espérer de sa part des services encore plus grands, a construit le chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario, et ce fut là la cause de la défaite de son gouvernement, en 1903 ou 1904. Cependant, rien n'a contribué d'une façon plus directe à la prospérité de la province d'Ontario que la construction de ce grand œuvre public. Ce chemin de fer constitue l'une des plus grandes sources de revenus du gouvernement Whitney, puisque, sans cet argent, ce gouvernement ne pourrait pas montrer un excédent de recettes. Cette ligne a été construite dans une partie d'Ontario qui, d'après les adversaires de sir George Ross, n'avait aucune valeur, mais qui est devenue l'un des meilleurs actifs de cette province, bien qu'elle ne soit encore qu'à l'origine de son développement. Cependant, les critiques du Gouvernement d'aujourd'hui ont déclaré que ce chemin de fer n'aurait jamais dû être construit. Les honorables membres de la droite proposent que le chemin de fer Transcontinental-national s'arrête à North-Bay ou à Toronto. Je voudrais lire à la Chambre un extrait d'un article que la "Gazette", de Montréal, a publié, quelques jours avant que le rapport de cette commission eût été soumis à l'examen de la population du Canada. Il importe de rappeler au peuple de ce pays comment un homme peut dire la vérité, lorsqu'il se débarrasse des préjugés politiques, et voilà pourquoi je cite cet article de la "Gazette" de Montréal:

Sur la ligne du Transcontinental on compte 230 ponts, dont la longueur serait de 11 milles, si on alignait les tabliers; avec une pesanteur de 61,000 tonnes et un coût de $6,000,000.

Au nombre des ponts qui traversent la rivière Winnipeg il y en a un qui a une longueur de 300 pieds. Il a fallu 1,089 tonnes d'acier de construction pour le pont de la rivière au Saumon, à l'est.

L'ouvrage le plus lourd de la division de l'Est est le viaduc de la petite rivière au Saumon—4,000 pieds en longueur, 200 pieds en hauteur et il a fallu 6,916 tonnes d'acier de construction dans ce cas.

Le fait que la construction du Transcontinental a exigé 230 ponts, confirme la croyance générale que le Canada est un pays très étendu. Ce chemin de fer traverse quelques-unes des chutes d'eau les plus considérables et les plus splendides du monde entier.

La construction des ponts s'est opérée sans accident—fait digne de remarque, si l'on considère le caractère difficile de travaux, la hauteur dans nombre de cas et la température rigoureuse qui, durant l'hiver, a marqué l'exécution d'une partie considérable de ce travail.

Les ingénieurs chargés de ces travaux ont donné une description officielle des ponts et un rapport des difficultés qu'ils ont rencontrées dans la construction de ces ponts; leur rapport indique également la nature de la région traversée par cette voie ferrée et il plaît à ceux qui peuvent apprécier l'intérêt et l'héroïsme que comporte une entreprise aussi vaste—tous travaux entrepris et exécutés par des hommes qui, en risquant leur vie et en endurant toutes sortes de privations, n'ont pas cru accomplir plus que leur besogne journalière.

"Et le jour n'est pas très éloigné", a dit un fonctionnaire du Grand-Tronc-Pacifique", où les régions les plus désolées et les plus dénudées que ce chemin de fer traverse, seront peuplées par des populations industrieuses. Car c'est là l'histoire des chemins de fer de tous les pays. Ce sera l'histoire de ce grand Transcontinental, qui, commencée dans la crainte, doit occuper une grande place dans notre vie nationale et dans notre histoire. Son besoin se fera sentir de plus en plus, chaque jour. La façon énergique avec laquelle le Canadien du Pacifique améliore sa situation à l'est et à l'ouest du pays démontre parfaitement l'importance du Transcontinental. Cela indique que le Canadien du Pacifique reconnaît qu'un rival formidable s'élève contre lui et qu'il comprend qu'il lui faut aviser au moyen de soutenir cette concurrence".

Le chemin de fer Transcontinental fera de cette région sauvage du nord des provinces de Québec et d'Ontario la partie la plus riche et la plus prospère du Canada, où nos descendants pourront vivre en paix, au cours des siècles à venir. Nos adversaires en cette Chambre ont l'audace de dire qu'on a gaspillé de l'argent à propos de ce chemin de fer, alors que cet argent a été dépensé simplement pour rendre cette voie ferrée aussi parfaite que possible. MM. Gutelius et Staunton rapportent qu'on n'aurait jamais dû construire cette partie de la ligne qui s'étend de Québec à Moncton, mais diront-ils qu'on n'aurait jamais dû construire la partie de cette ligne au nord d'Ontario et de Québec? Diront-ils qu'on aurait dû laisser à l'état sauvage cette région si fertile? N'eût été la prescience patriotique de

sir Wilfrid Laurier et de ses partisans, la région sauvage du nord d'Ontario et de Québec n'aurait jamais été colonisée, et sauvage elle serait restée durant un autre siècle peut-être. Monsieur l'Orateur, j'affirme que le jour n'est pas éloigné où les ports d'hiver d'Halifax et de Saint-Jean ne suffiront plus à recevoir et à expédier le commerce de l'Ouest. Je demande aux honorables membres de la droite qui viennent des Provinces maritimes de me dire ce qu'ils pensent de la partie du rapport qui déclare qu'on n'aurait pas dû faire passer cette ligne par le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Que pense mon honorable ami de King-et-Albert (M. Fowler) de l'idée exprimée par MM. Gutelius et Staunton que nous ne devrions avoir que l'Intercolonial le long du littoral septentrional du Nouveau-Brunswick?

Quelques VOIX: Que l'honorable député réponde.

M. TURGEON: Quand l'honorable député était dans les rangs de la gauche, il ne se faisait pas prier pour faire questions et réponses; mais ce soir, il garde le silence.

M. FOWLER: Je n'ai pas entendu ce que mon honorable ami a demandé; aurait-il l'obligeance de refaire sa question?

M. TURGEON: Les Provinces maritimes trouveraient mauvais, je crois, que le Transcontinental ne fût pas prolongé de façon à transporter vers leurs ports les produits du sol fertile de l'Ouest. Mon honorable ami s'opposerait-il à la construction d'un chemin de fer destiné à assurer la prospérité du Nouveau-Brunswick et à en accroître la population; d'un chemin de fer qui amènerait à Saint-Jean, à Halifax et aux autres ports des Provinces maritimes le grain de l'Ouest et les produits des mines de la Colombie-Anglaise?

La Colombie-Anglaise est couverte de forêts immenses et possède d'inépuisables houillères; ce sont des richesses naturelles dont les représentants conservateurs de cette province ne savent pas aussi bien que moi estimer la valeur; or, nous tenons à ce que le Transcontinental transporte à Saint-Jean et à Halifax les produits de ces forêts et de ces houillères. J'habite le nord du Nouveau-Brunswick et s'il est un homme qui ait plus que tout autre le droit de se formaliser de ce que l'on établisse un nouveau chemin de fer dans le centre de la province au lieu de laisser effectuer tout le transport par l'Intercolonial qui passe à la porte de mes commettants, cet homme, c'est moi. Mais dès que l'on eut conçu le projet du Transcontinental, dès que l'on eut annoncé que ce chemin de fer traverserait le contre du Nouveau-Brunswick, j'applaudis des deux mains à l'établissement de la nouvelle ligne, persuadé que j'étais qu'elle favoriserait l'intérêt de la population de ma province et mettrait en valeur nos abondantes richesses naturelles.

Notre population est groupée près des frontières de la province, le long du parcours de l'Intercolonial, entre Saint-Jean et Fredericton; or, entre cette dernière ville et Edmonton se trouve le centre de la province, un territoire d'une superficie de plusieurs milliers de milles carrés couvert des plus belles forêts et où abondent les richesses naturelles les plus diverses. Nous avons là d'immenses forêts vierges et des sources de puissance hydraulique qui sont susceptibles de faire surgir une multitude d'établissements industriels sur le parcours du chemin de fer.

Devons-nous demander au pays d'augmenter le nombre de ses représentants parce que le chiffre de notre population décroît? Nous passerons-nous de travaux d'amélioration parce qu'on donnera des représentants à une population qui n'existe pas? Ayons la population d'abord: nous obtiendrons la représentation ensuite. On prétend en certains quartiers qu'il ne faudrait pas construire de nouvelles voies ferrées dans les Provinces maritimes, et l'on invoque à ce propos le témoignage de feu l'honorable M. Blair.

Nul ici ne respecte plus que moi la mémoire de M. Blair que j'admirais, non seulement à cause de sa perspicacité en matière politique, mais à cause de l'esprit de justice dont, en certaines circonstances critiques, il fit montre à l'égard de la ville que j'habite. Dans cette ville, comme d'ailleurs dans tout mon comté, les gens chérissent encore le nom de M. A. G. Blair, autant qu'ils le faisaient il y a vingt ans, le jour où il faisait le sacrifice de sa carrière politique pour obtenir que justice fût rendue à la petite ville de Bathurst. A l'époque où il abandonna son portefeuille de ministre, il ne comptait pas à la Chambre d'amis plus dévoués que moi, et cela pour les raisons que je viens d'indiquer.

Lorsque, en 1898 ou 1899, M. Blair, alors ministre des Chemins de fer, se rendit pour la première fois dans la Colombie-Anglaise, il annonça à la population de cette province, au cours d'un banquet, que le jour viendrait bientôt où le Canada serait doté de trois lignes transcontinentales, et que

pour lui ce jour-là ne saurait luire trop tôt. Je suis profondément convaicu que ce patriote ardent, cet homme d'Etat distingué, ce grand politique ne s'inspirait que de l'intérêt qu'il portait à l'Intercolonial et de son attachement à la ville de Saint-Jean, dont il était le représentant. Il craignait que l'établissement du Transcontinental ne fût propre à enrayer le progrès et la prospérité de l'Intercolonial et du port de Saint-Jean, auxquels il portait un si profond intérêt. Si le chemin de fer, au lieu de s'arrêter à Moncton, avait dû se prolonger directement jusqu'à Saint-Jean, de façon à amener tout le trafic vers ce port, il en aurait approuvé la construction.

Quand les gens auront eu le temps d'étudier de près, de bien digérer et méditer le rapport, le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) et ceux des autres orateurs qui auront pris la parole sur cette question; quand ils se seront rendu compte des conditions qui s'imposent rapidement à l'attention du Gouvernement et de la nation, ils auront la conviction que le rapport de cette commission est celui d'une seule partie, que c'est un rapport dont les plus importants journaux des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne ne font que peu de cas. Je n'ai pas le temps de faire des citations. Je dois dire, cependant, que nombre de journaux des Etats-Unis font à ce rapport le reproche d'être partial, d'avoir été conçu dans le secret du huis clos, parce que les libéraux n'ont pas eu la moindre occasion de fournir aucune preuve. Les enquêtes de cette sorte ne sont du goût ni du peuple américain ni d'une partie très considérable de la population de la Grande-Bretagne.

Il se peut, ainsi qu'on l'a dit, que ce rapport nuise pendant un certain temps au crédit du Canada en Angleterre; mais j'ai assez de foi en l'intelligence de notre population et de celle de la mère patrie pour croire que lorsqu'ils auront fait entrer en ligne de compte l'immensité de la distance qui sépare les deux océans et le parti pris qui caractérise ce document, les gens auront immédiatement la conviction que, en somme—on le reconnaît dans le rapport même—il n'y a pas eu un seul sou de carottage dans la construction de ce chemin de fer qui coûtera $181,000,000 ou même davantage.

Dans leur rapport, les commissaires insistent sur ce que la compagnie aura à payer chaque année $5,400,000 d'intérêt, et ils prétendent que cette obligation sera préjudiciable à l'exploitation de la ligne. J'ai dit au commencement de mes observations que si la compagnie ne se charge pas de l'exploitation de cette ligne, ce sera uniquement parce que la construction n'en aura pas été terminée conformément aux stipulations du contrat intervenu entre le Gouvernement du Canada et le Grand-Tronc-Pacifique. Si la compagnie exploite la ligne, elle sera en possession d'un chemin de fer aussi avantageux que tout autre, et si le chiffre considérable des capitaux qu'il a fallu réunir pour construire la meilleure ligne du monde entier l'oblige à payer chaque année $5,400,000 d'intérêt, elle n'aura pour ainsi dire rien à payer du chef de l'entretien de la voie, qui est parfaite à tous égards, et dont l'exploitation lui fera réaliser chaque jour une économie de plusieurs milliers de dollars, économie qui représentera plus que l'intérêt.

C'est dans cette pensée que sir Standford Fleming disait que plus une ligne est parfaite moins il en coûte pour l'exploiter et la tenir en bon état. Il n'a jamais construit de chemin de fer comme celui que M. Gutelius aimerait à avoir. M. Gutelius aurait peut-être pu restreindre le coût de la construction de façon à réduire de $3,500,000 ou $4,000,000 le chiffre de l'intérêt à être payé chaque année, mais il aurait doté le pays d'un chemin de fer dont l'entretien eût entraîné tous les ans une dépense de plusieurs millions, sans compter qu'il aurait fallu reconstruire les ponts et faire disparaître les montées par élan, ce qui eût imposé de lourdes dépenses au pays. Sir Sandford Fleming considère, lui, qu'il vaut mieux commencer par prévenir la dépense.

J'ai fait part des principes de cet homme illustre qui, je le répète, jouit de la considération générale en ce pays; d'un homme qui a contribué à l'unification de l'empire autant qu'à la prospérité du Canada. A l'opinion de cet ingénieur de génie—je n'hésite pas à me permettre le mot—on oppose celle d'un homme qui n'est Canadien ni par la naissance ni par les idées et les aspirations, d'un homme qui, dans son genre, est peut-être un assez habile ingénieur ayant quelque probité, mais que son rapport ne saurait faire passer pour un ingénieur de rare mérite aux yeux de la population du Canada. S'il avait tenu à garder sa réputation d'ingénieur, il se serait abstenu de mettre son nom au bas d'un tel rapport qu'on lira dans le monde entier. Le renom dont il jouissait peut-être en tant

qu'ingénieur, il l'a vendu pour le plat de lentilles qui lui est servi sous la forme d'un honoraire de $26,000 et d'un traitement annuel de $20,000 qu'il touchera aussi longtemps que le Pacifique-Canadien daignera le "prêter" au Gouvernement.

Que penser, monsieur l'Orateur, de l'établissement, sous un climat comme le nôtre, de rampes d'impulsion pour le service de transport des grandes villes du Canada, villes dont l'importance sera encore beaucoup plus considérable dans quelques années? Des milliers et des milliers de personnes se serviront du Transcontinental en hiver; nos compatriotes de l'Ouest viendront en grand nombre faire visite à leurs amis de l'Est à l'époque de Noël et du jour de l'An. On voit le ministre des Postes multiplier ses efforts pour obtenir que le courrier apporté par les paquebots parvienne aussi rapidement que possible aux grands centres du commerce. S'il faut qu'il en soit ainsi de nos jours, que sera-ce dans vingt ans? Dans vingt ans, le chiffre de notre population exigera le meilleur service de chemin de fer que la civilisation soit susceptible de fournir. Qui donc oserait conseiller d'exposer aux risques de rampes d'impulsion la vie des voyageurs que transporteront les douze ou quinze trains que l'on verra alors passer chaque jour sur cette ligne-là? (Rires.)

Je vois rire certains membres de la droite; ils pensent peut-être qu'il ne s'agit ici que d'une plaisanterie. Mais l'hiver canadien n'en est pas moins réel; celui de cette année est sans contredit un des plus rigoureux que l'on ait eus depuis un demi-siècle. C'est un inconvénient qui existe, qui subsistera forcément et auquel il importe de parer. Et quand je vois des ingénieurs, que j'aimerais à respecter, s'efforcer de faire croire que les rampes d'impulsion sont celles qui conviennent à un chemin de fer de premier ordre allant de Moncton à Winnipeg, je ne puis m'empêcher de dire qu'ils n'ont souci de leur réputation.

Que les ministériels n'aillent pas croire que sur cette question je redoute le sentiment populaire. Tout d'abord, les commissaires n'ont pu signaler rien de suspect et l'on sait très bien que s'ils avaient pu constater la moindre fraude, le détournement d'un millier de dollars, par exemple, ils eussent été au comble de la joie. Il faut dire à leur louage que n'ayant pas découvert de transactions véreuses, ils ont eu l'honnêteté de n'en pas inventer.

Je considère qu'au sortir de cette enquête le parti libéral est en plus grande estime que jamais auprès de la population. Le rapport des commissaires démontre que nous avons doté le pays du meilleur chemin de fer qu'il y ait en Amérique. Les gens savent que ce chemin de fer, si la valeur n'en est pas amoindrie outre mesure entre Québec et La-Tuque, effectuera le transport à des taux défiant toute concurrence. Si le chemin n'est pas entièrement du type le plus parfait, les conséquence en retomberont sur Québec et les Provinces maritimes, bien que la ligne ait été établie dans le but de mettre Québec à l'abri de la concurrence de Montréal et d'assurer le trafic d'hiver aux Provinces maritimes.

L'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) s'est avisé de prédire qu'après la prochaine élection la Nouvelle-Ecosse n'aura plus un seul représentant libéral.

M. A. K. MACLEAN: Vraiment?

M. TURGEON: Oui. Je me demande pourquoi il n'a pas ajouté que pas un seul candidat libéral ne réussira à se faire élire dans la province du Nouveau-Brunswick. En 1908, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), qui était alors premier ministre du Nouveau-Brunswick—je regrette qu'il ne soit pas à son siège en ce moment—adressait la parole à une assemblée qui se tenait à Québec et affirmait que cette province n'élirait pas un seul candidat libéral à l'élection qui était sur le point d'avoir lieu. Un voyageur de commerce qui se trouvait là lui demanda ce qu'il pensait du comté de Gloucester. "Ne vous inquiétez pas de Gloucester", répondit le ministre, "la province n'élira pas un seul libéral". Et cependant, neuf candidats libéraux étaient élus, tandis que les conservateurs ne faisaient élire que quatre de leurs candidats.

Pour ma part, je ne redoute ni les conséquences de l'enquête ni celles du rapport. Le devoir nous incombe néanmoins de mettre l'exposé complet de la question sous les yeux de la masse des électeurs éclairés du pays. Ce rapport, les ingénieurs et les spécialistes en matière de chemins de fer n'en feront aucun cas, et dans quelque temps, lorsque le présent débat sera clos, les gens, après avoir réfléchi au rapport et à ses conséquences, blâmeront le Gouvernement et ses partisans d'en avoir appuyé les conclusions, parce que celles-ci ont été formulées par deux personnes dont l'une était aveuglée par l'esprit de parti et l'autre, l'ingénieur, s'était laissé séduire par le plat de lentilles qu'on lui avait servi.

Cet ingénieur était si peu canadien par les aspirations qu'il avait passé dix années au Canada, à l'emploi de compagnies de

chemins de fer, sans se faire naturaliser, ce n'est que le jour où le Gouvernement le prît à son service que, pour n'être pas privé de son honoraire de $26,000, de son traitement annuel de $20,000, sans compter le tour du bâton, il se décida à devenir sujet britannique.

Il y a deux ans à peine, les ministériels proclamaient que c'était pécher contre le loyalisme et le patriotisme que de vendre un sac de pommes de terre ou un boisseau de blé aux Etats-Unis—ils ne voulaient entendre parler d'échanges d'aucune sorte avec les Américains. Les loyalistes d'hier ont aujourd'hui recours aux services d'ingénieurs américains; certains citoyens de Toronto, qui combattaient la réciprocité commerciale, importent des Etats-Unis la pierre dont ils ont besoin pour un vaste édifice qu'ils font ériger.

Les conséquences du rapport de MM. Gutelius et Staunton ne peuvent qu'être favorables au parti libéral. Les préférences de M. Staunton en politique sont bien connues; il serait le dernier à les nier. Il était encore commissaire et n'avait pas fini de rédiger son rapport quand il s'immisça dans l'élection de Bruce-sud. Au dire du solliciteur général, son rapport était rédigé à ce moment-là; mais comme on ne l'avait pas encore publié, sa participation à l'élection était tout à fait déplacée.

J'ai la conviction que lorsqu'ils se seront bien rendu compte de la fausseté des théories formulées dans le rapport à l'égard de la construction des chemins de fer, et des avantages que le parti libéral a conférés aux régions septentrionales de Québec et d'Ontario, ainsi qu'aux Provinces maritimes, les gens feront savoir à M. Borden qu'il n'aurait jamais dû laisser publier un tel rapport, qu'il aurait dû au moins l'étudier de plus près avant d'en autoriser la distribution. Les deux commissaires, je me plais à le reconnaître, ne parlent pas de pots-de-vin dans les conclusions de leur rapport; c'est sans doute parce qu'ils n'ont pu rien découvrir de suspect. Quoi qu'il en soit, le peuple canadien sera d'autant plus enchanté que l'on ait appelé à faire partie de cette commission un partisan politique aussi zélé que M. Staunton, que l'on sait fort bien, en Angleterre, tout comme en notre pays, où il s'est employé en 1911 à dénoncer, au nom du loyalisme, les relations de commerce avec les Etats-Unis, que s'il y avait eu détournement d'un dollar ou d'un million, il se fût empressé de l'exposer aux yeux du public.

Sur proposition de M. W. H. Sharpe, la suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

(Sur proposition de M. Rogers, la séance est levée à onze heures et treize minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 30 mars 1914.

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

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE VANCOUVER.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 128) à l'effet de modifier la loi concernant les commissaires du port de Vancouver.

—Ce projet de loi a pour objet de modifier la loi qui a été adoptée à la dernière session concernant le port de Vancouver. Cette modification est demandée par les commissaires du port eux-mêmes. En vertu de la loi actuelle, les recettes provenant des loyers de mouillages étaient versées aux commissaires auxquels était accordé le pouvoir de louer ces mouillages dans l'avenir. Mais leur pouvoir était limité à des baux de vingt et un ans, renouvelables pour des périodes de même longueur. Les commissaires ont vu que cette disposition n'était pas satisfaisante, et qu'il y avait des cas où il était plus dans l'intérêt du port qu'ils eussent le pouvoir de concéder ces mouillages que de les louer. Le présent bill remet au Gouverneur en conseil le pouvoir de disposer de ces mouillages, mais pour qu'il puisse agir, il lui faudra obtenir auparavant des commissaires du port un rapport faisant connaître leurs vues et leurs propositions. Cette modification qui a pour objet de rendre la loi plus facile à appliquer, est faite à la demande même des commissaires du port, qui ont constaté qu'elle n'était pas aussi élastique et facile d'application qu'ils l'auraient désiré.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA JOURNEE DE TRAVAIL DES EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

M. CARROLL demande à déposer un projet de loi (bill n° 129) relatif à la journée de travail des employés de chemins de fer.

—La principale disposition de ce projet de loi est celle qui limite à quatotrze heures par jour le travail qu'une compagnie de chemin de fer aura droit de demander à ses employés, et spécifie le temps qu'elle devra leur accorder pour se reposer entre les heures de travail. L'article 3 du bill fixe le nombre d'heures de travail qu'une compagnie de chemin de fer pourra exiger de ses employés, et les heures de repos qu'elle devra leur accorder. Comme il est important de faire une exception pour les cas d'accident ou d'arrêt où dans le trafic que la compagnie ou ses agents ne peuvent éviter, cela est réglé en détail. Le but principal de cet article est que dans le cas où les règlements établis seraient violés de quelque façon que ce soit, on puisse avoir recours à un tribunal judiciaire, du jugement duquel on pourra interjeter cet appel, assurant ainsi l'élasticité que pourra nécessiter un changement de conditions. Si les heures de travail étaient fixées par un corps quelconque, comme la commission des chemins de fer par exemple, nous aurions des règlements rigides dont on ne pourrait appeler. Il est évident donc que cette protection est nécessaire non seulement dans l'intérêt des employés, mais aussi dans celui des compagnies de chemin de fer et du public en général. Il y a un article qui fixe l'amende que devra payer la compagnie en cas de violation de la loi, et les procédures civiles qu'il faudra suivre. L'objet général du bill est de protéger les employés du chemin de fer, et de protéger aussi les compagnies contre les accidents, et le public en général contre les suites désastreuses qui en résultent très souvent.

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

1re LCTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Bill (n° 125) pour faire droit à Walter James Liscombe.—M. Douglas.

Bill (n° 126) pour faire droit à Ethel Cora Robinson.—M. German.

Bill (n° 127) pour faire droit à George Fullerton Forsythe.—M. Schaffner.

[M. Hazen.]

NOUVELLE DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER NORTHERN TERRITORIAL.

La Chambre se forme en comité général et passe à un nouvel examen du projet de loi (bill n° 91) concernant la Northern Territorial Railway Company.—M. McKay.

(Présidence de M. Blondin.)

Sur l'article unique (prolongation des délais de construction).

M. OLIVER: L'honorable député qui est le parrain du bill voudrait-il nous dire où est situé ce chemin de fer?

M. McKAY: Je ne le saurais dire au juste, mais je puis le dire en termes généraux. D'après le texte de la loi lui conférant l'autorisation, il devait partir de Fort-Churchill ou de Port-Nelson. Comme il est finalement décidé maintenant que le port sera à Port-Nelson, je suppose que la ligne va partir de là; puis il se rendra au lac Wollaston, traversera la rivière Athabaska et se rendra à la côte du Pacifique.

M. OLIVER: Où traversera-t-il l'Athabaska?

M. McKAY: Je ne le saurais dire exactement; la loi qui l'a autorisé n'en parle pas. Mais il passe du côté sud du lac Athabaska et s'étend de là vers ce qu'on appelle le bloc de la rivière de la Paix.

M. OLIVER: Où traverse-t-il la rivière de la Paix?

M. McKAY: Cela non plus n'est pas dit.

M. OLIVER: Où touche-t-il à la côte du Pacifique?

M. McKAY: A Port-Essington ou au canal de Portland. Du point où la ligne traversera la rivière Athabaska l'on construira un embranchement qui se rendra à Edmonton en passant par Fort-McMurray et le lac La Biche.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu pour la 3e fois.

3e LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Bill (n° 27) concernant la South Ontario Pacific Railway Company.—M. William Smith.

Bill (n° 79) constituant en corporation la Bruce Peninsula Railway Company.—M. Middlebro.

Bill (n° 87) constituant en corporation The Erie and Ontario Railway Company.—M. Lalor.

2e LECTURE

Du bill (n° 124) tendant à faire droit à Léonce Power.—(M. Poter).

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

INTERCOLONIAL — NOMINATION D'INGENIEURS.

*M. EMMERSON demande:

1. La direction de l'Intercolonial a-t-elle nommé une personne du nom de Cowan, au poste d'ingénieur résident pour l'entretien de la voie ferrée, avec bureau à Truro, (N.-E.)? Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé et quels sont ses appointements?

2. D'où vient-il? Quel est son âge? Est-il sujet britannique? A-t-il jusqu'à tout récemment, ou à quelque époque que ce soit, été employé par le chemin de fer Pacifique-Canadien?

3. A-t-il pris la place de M. J. Jardine, I.C., un ingénieur qui s'est formé au service de l'Intercolonial, et qui est arrivé, par avancement, au poste d'ingénieur résident à Truro?

4. Ledit J. Jardine, I.C., est-il actuellement employé par l'Intercolonial? S'il l'est, quelles sont ses fonctions, et sur quelle partie de la ligne?

5. Ledit W. O. Cowan est-il un ami ou un parent de C. B. Brown, l'ingénieur en chef de l'Intercolonial?

6. Ledit C. B. Brown était-il citoyen américain à la date de sa nomination, et était-il employé par le Pacifique-Canadien? Quand a-t-il été nommé et à quels appointements?

M. REID :

1. Oui. Le 15 mars 1914. $150 par mois.

2. D'Halifax. 37 ans. Oui.

3. Il a succédé à M. Jardine, à qui l'on a confié une autre tâche.

4. Oui. Ingénieur adjoint, à Moncton.

5. Il n'est pas parent de l'ingénieur en chef. Leur amitié est tout simplement celle de deux associés en affaires, et elle n'a aucunement contribué à obtenir à M. Cowan son emploi.

6. M. C. B. Brown a été nommé le 1er juillet 1913, à $6,000 par année. Avant d'être nommé ingénieur en chef il était à l'emploi du Pacifique-Canadien. Le ministère ne sait pas quand il a été naturalisé sujet britannique.

INTERCOLONIAL.—EMPLOI DE FRED. HARRIS.

*M. EMMERSON demande:

1. La direction de l'Intercolonial a-t-elle, ou a-t-elle eu, à son emploi une personne du nom de Fred Harris? Dans l'affirmative, quelle était la nature de son emploi?

2. Etait-il inspecteur des rails lors de sa première nomination, et, antérieurement à sa nomination, y avait-il un fonctionnaire chargé de cette fonction sur l'Intercolonial?

3. Quel était son âge lors de sa nomination? Avait-il antérieurement été employé par le Pacifique-Canadien? Etait-il un employé de ce dernier chemin de fer mis à la retraite et en recevait-il une pension ou une allocation de retraite? Dans l'affirmative, quelle était le chiffre de cette pension ou allocation?

4. Etait-il sujet britannique, et quel salaire recevait-il de l'Intercolonial?

5. Est-il encore employé par l'Intercolonial? S'il ne l'est plus, à quelle date a-t-il cessé de l'être, et pour quelle raison son emploi a-t-il cessé?

M. REID :

1. Oui, elle l'a eu. Il était inspecteur des rails.

2. Oui. Le 1er septembre 1913. Antérieurement à sa nomination il n'y avait pas de fonctionnaire chargé de cette fonction.

3. Cinquante-huit ans. Oui. Oui. Le ministère n'en sait rien.

4. Le ministère l'ignore. $100 par mois.

5. Non. Il a démissionné le 1er janvier 1914. Pour cause de mauvaise santé.

TRENT VALLEY WOOLEN MANUFACTURING COMPANY.

*M. EMMERSON demande:

1. Quels sont les directeurs, fonctionnaires, et principaux actionnaires de la "Trent Valley Woollen Manufacturing Company, Limited," mentionnée dans un décret du conseil daté le 25 août 1913, et reproduit à la page W-398 du 3e volume du rapport de l'auditeur général pour l'année 1913.

2. Quels sont les renseignments complets fournis par cette compagnie selon ce qui est déclaré dans ce décret du conseil?

3. Qui sont ces certaines personnes avec lesquelles le ministre des Chemins de fer et Canaux est entré personnellement en pourparlers au sujet des questions déterminées par ledit décret du conseil, selon la mention qui en est faite dans ledit décret?

M. REID:

1. Le département ignore quels sont les directeurs, fonctionnaires et principaux actionnaires de la compagnie.

2. Des renseignements complets quant à leurs prétendus droits relativement à la chute d'eau, et subséquemment, état complet (pièces justificatives et factures) quant à la dépense entraînée par la substitution du matériel hydraulique.

3. Le ministre étant absent d'Ottawa en ce moment, le département est hors d'état de fournir le renseignement demandé.

BUREAU DE POSTE DE GIASSON.

M. ERNEST LAPOINTE demande:

1. Un nouveau bureau de poste a-t-il été établi dans la paroisse de Saint-Aubert, comté de l'Islet, sous le nom de Giasson.

2. A quelle distance est-il situé du bureau de poste principal de Saint-Aubert?

3. Qui a recommandé l'ouverture de ce bureau?

4. Les autorités du département des Postes ont-elles défendu au directeur de la poste de St-Aubert de recevoir des effets postaux des citoyens de la paroisse qui sont censés être desservis par ce nouveau bureau, ou de leur en remettre?

5. Dans l'affirmative, pourquoi?

6. Le ministre des Postes a-t-il reçu une requête d'un grand nombre d'électeurs protestant contre cet état de choses, et demandant la fermeture de ce nouveau bureau?

7. Dans l'affirmative, quelles sont les intentions du ministre relativement à cette requête?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Un mille et demi.

3. Par ordre du directeur général des Postes.

4. Non.

5. Une pétition portant dix-neuf noms et demandant la fermeture du bureau nous est parvenue.

6. La question est à l'étude.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.—GARE DU MARCHE CHAMPLAIN.

M. BOURASSA demande:

1. A-t-il été décidé par le Gouvernement quand la gare à passagers du Transcontinental national sera construite sur l'emplacement du marché Champlain, à Québec, de transporter ailleurs les bureaux actuels du département de la Marine qui se trouvent près dudit marché Champlain?

2. Dans l'affirmative, est-ce l'intention du Gouvernement de transporter ces bureaux à Lévis, dans les bâtisses qui appartenant et qui sont connues sous le nom d'usines Carrier et Lainé?

M. REID:

1. La gare sera construite dès qu'il aura été possible de faire appel de soumissions, une fois les plans approuvés. Il n'a pas encore été décidé qu'il y aurait lieu de transporter ailleurs les bureaux actuels du département de la Marine.

2. Répondu sous le n° 1.

USINES DE REDUCTION DU CHIEN DE MER A SHIPPEGAN.

M. JAMESON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il construit une usine de réduction à Shippigan, (N.-B.)? Dans l'affirmative, quand, et sur la recommandation de qui?

2. Quel a été le coût de la construction?

3. Un terrain a-t-il été acheté pour y placer l'usine? Dans l'affirmative, de qui, quand, et à quel prix?

4. L'usine a-t-elle été construite sur ledit terrain?

5. Dans la négative, sur quelle propriété a-t-elle été construite?

6. Si le titre de propriété du terrain sur lequel l'usine a été construite a été obtenu, de qui l'a-t-il été, quand les procédures pour l'acquérir ont-elles été commencées, et quel en a été le coût?

7. Depuis son achèvement, quel a été le coût annuel et total de l'exploitation et de l'entretien de l'usine, et en quelles années cette exploitation s'est-elle faite?

8. Quelles ont été les recettes annuelles et totales de l'usine depuis son achèvement?

9. Quelles sont les intentions du Gouvernement relativement à cette usine?

M. HAZEN: Oui. En 1904. Sur la proposition du ministre d'alors de la Marine et des Pêcheries.

2. La dépense a été de $25,298.60.

3. Non.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Celle de la compagnie W. S. Loggie.

6. On est à opérer l'expropriation. Ordre a été donné le 27 novembre dernier de faire le levé du terrain et d'en préparer une description. Le plan et la description ont été enregistrés le 19 janvier 1914.

7. 1905-1906, $3,737.15; 1960-1907, $9,941.91; 1907-1908, $6,482.86; 1908-1909, $9,357.02; 1909-1910, $12,154.31; 1910-1911, $9,590.26; 1911-1912, $4,774.61. De 1905 à 1911, inclusivement.

8. 1905-1906, néant; 1906-1907, néant; 1907-1908, $3,164.09; 1908-1909, $104.66; 1909-1910, $316.69; 1910-1911, $9,244.48; 1911-1912, $860.-55; 1912-1913, $383.11.

9. Le vendre aux conditions les plus favorables.

BUREAU DE POSTE DE BLACK-CAPE.

M. MARCIL demande:

1. Le ministère des Postes a-t-il été prié de rouvrir le bureau de poste de Black-Cape-East, comté de Bonaventure, Québec, dans la maison de Napoléon Cyr?

2. Qui a fait cette demande, et quelle décision a été prise à ce sujet?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. La demande est de la part de James Edward Mill, et la question est à l'étude.

PERMIS DE PECHE DE L'EPERLAN.

M. MACDONALD demande:

Au cours de l'année dernière, un permis de pêcher l'éperlan a-t-il été accordé à George Mason et A. Arbuckles par D. L. McDonald, gardien des pêcheries à Bailey's-Brook, comté de Pictou, pendant la dernière saison?

M. HAZEN: Oui. L'employé du département chargé de la préparation du rapport a commis la méprise de ne pas inclure ces noms dans le rapport soumis à la Chambre le 17 mars dernier. Un rapport revisé est en préparation.

ENVOI D'UN CABLOGRAMME A SIR EDWARD CARSON.

*M. PROULX demande:

1. L'honorable ministre de la Milice et de la Défense sait-il si le câblogramme suivant a été envoyé par le capitaine Tom Wallace, député de York-Centre, à sir Edward Carson, ainsi que le publie le "Citizen" du 26 mars 1914?

"Déclaration du capitaine Wallace.

"Le capitaine Tom Wallace, député de York-Centre, a envoyé hier soir, le câblogramme suivant à sir Edward Carson, à Belfast, Irlande.

"Des milliers de Canadiens loyaux approuvent votre lutte magnifique en vue de maintenir les meilleurs traditions de l'esprit de citoyenneté britannique en résistant à la coercition que l'on veut imposer à l'Ulster. S'il est nécessaire, nous sommes prêts à vous aider en hommes et en argent jusqu'à l'extrême limite.

(Signé): Tom Wallace."

2. Le capitaine Tom Wallace est-il un officier de la milice du Canada?

3. Dans l'affirmative, l'honorable ministre de la Milice approuve-t-il qu'un officier de la milice canadienne envoie un télégramme de cette nature?

4. Dans le cas contraire, quelle mesure l'honorable ministre va-t-il prendre à l'effet de punir le capitaine Tom Wallace.

M. HAZEN:

1. Non.

2. Oui, faisant partie de la réserve des officiers.

3 et 4. Le prétendu télégramme ne se rapporte nullement aux devoirs de M. Wallace comme officier de la réserve; et le ministre n'est pas appelé à exprimer une opinion à cet égard. Toute tentative d'infliger une punition au capitaine Wallace dans les circonstances serait non seulement imméritée, mais illégale.

SOMMES PAYES A L. J. HEBBS.

M. MACLEAN demande:

Au cours de l'année civile 1913, quelle somme d'argent a été payée à L. J. Hebb, chef des gardes-pêche du comté de Lunenburg (N.-E.), pour salaire et pour frais de voyage et autres dépenses respectivement?

M. HAZEN: Salaire, $200; dépenses, $715.64.

POSTE RURALE DE NEW-RICHMOND ET SHIGAWAKE.

M. MARCIL demande:

1. Quelle est la cause du retard apporté à l'établissement du service postal rural demandé par les habitants de New-Richmond et de Shigawake, Québec, respectivement?

2. Quand le ministère des Postes espère-t-il pouvoir établir ce service?

3. Outre les deux localités ci-dessus mentionnées, un service postal rural a-t-il été demandé pour d'autres endroits dans le comté de Bonaventure? Dans l'affirmative, pour quels endroits?

M. PELLETIER:

1. Le département cherche en ce moment à conclure un marché satisfaisant en vue de l'exécution du service sur l'itinéraire de factage rural projeté à partir de la station de New-Richmond, et aussitôt tel marché conclu, le service sera inauguré. Pour ce qui est de la demande relative à Shigawake, une pétition a été soumise il y a un an demandant l'établissement d'un service de factage rural dans les environs du bureau de poste de Shigawake, et l'inspecteur s'étant informé s'il était possible ou non d'établir un itinéraire circulaire, on s'aperçut qu'une autre pétition était à se signer pour l'établissement d'un itinéraire qui inclurait certaines lignes sur l'arrière-concession de Shigawake. Cette dernière pétition n'est pas encore parvenue au département, et aucune mesure nouvelle n'a été prise en conséquence. Aucune lenteur évitable ne saurait être mise à la charge du département dans aucun de ces cas.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Non.

BRISE-LAME DE CARLETON-HEAD (I. P.-E.).

M. J. J. HUGHES demande:

L'entreprise accordée pour la construction du débarcadère et du brise-lame à Carleton-Head (I.P.-E.), se rattachant au service du bac transbordeur est-elle du type ordinaire ou à prix fixe, où est-elle à base proportionnelle? Si elle est de cette dernière catégorie, qu'elle est la proportion pour cent accordés aux entrepreneurs?

M. REID: Elle est du type ordinaire.

LA MILICE AUX PROCESSIONS.

M. EDWARDS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il pris connaissance de l'extrait suivant d'un article du "Canadian Baptist" en date du 26 mars 1914: "Nous nous permettons de soulever de nouveau la question de savoir si l'on se propose de faire quelque chose au sujet de la présence des troupes dans les processions de caractère religieux comme gardes d'honneur"?

2. Le Gouvernement veut-il déclarer si les allégations contenues dans cet article, à savoir que nos troupes figurent comme gardes d'honneur dans les processions de caractère religieux, sont bien fondées?

3. D'après les règlements militaires en force dans la milice et la force permanente, est-il légitime qu'une partie quelconque de la milice ou de la force permanente du Canada accompagne des processions de caractère religieux au Canada?

M. HUGHES:

1. On a signalé à l'attention du ministre de la Milice et de la Défense le paragraphe mentionné.

2. L'allégation n'est pas bien fondée.

3. Il est d'usage dans toutes les parties du Canada et de l'empire britannique que les miliciens prennent part aux processions religieuses, avec la baïonnette au côté seulement, selon les règlements qui suivent:

(a) Règlements et ordres royaux relatifs à la milice canadienne, paragraphe 1054.

Le ministère ayant appris que, en certains quartiers, la règle n'était pas bien comprise, la suivante a été émise:

(b) Lettre.

Ottawa, le 31 mai 1913.

De l'adjudant général de la milice canadienne aux officiers commandant les divisions et districts.

Port d'armes aux processions religieuses, etc.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire savoir par ordre que, dans diverses parties du pays, certains corps de milice, des sociétés de cadets et des membres de l'association civile de tir auxquels le gouvernement fournit des fusils, ont assisté à des processions ou autres réunions religieuses avec leurs armes.

2. La règle 1910 des ordres et règlements royaux autorise le port d'armes blanches dans des processions religieuses, mais il n'existe aucune autorisation d'y porter un fusil. L'arme à feu est absolument déplacée dans ces sortes de processions.

3. Il est à désirer que l'on avertisse ceux que cela concerne d'abandonner cette coutume.

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

(Signé): Victor A.-S. Williams,
Colonel adjudant général.

(c) Ordre à la milice.

Le port d'armes aux cérémonies religieuses, etc.

Avis est donné, pour l'information des intéressés, que le port d'armes, fournies par l'Etat, par certains corps de milice de bataillons scolaires et de sociétés civiles de tir aux cérémonies religieuses est contraire aux règlements militaires et doit cesser.

(Etat-major 214-14-38).

Le département n'a pas été informé que ces règlements ne sont pas loyalement observés.

CANAL DE SOULANGES.

M. SEGUIN demande:

1. Quel salaire est payé au gardien d'hiver, Wheelman, des écluses nos. 4 et 5 du canal de Soulanges?

2. Ce salaire a-t-il été changé depuis le 21 septembre 1911?

3. Pour quel motif ce salaire a-t-il été changé?

4. Le Gouvernement entend-il rétablir l'ancien salaire?

M. REID:

1. $60 par mois quand il travaille.

2. Non.

3 et 4. Répondu sous le n° 1.

M. J. ARMSTRONG.

M. LEMIEUX demande:

1. J. H. Armstrong, commis dans le bureau de poste de Sherbrooke, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Quand a-t-il été nommé dans le service?

[M. S. Hughes.]

M. PELLETIER:

1. Il n'y a au bureau de poste de Sherbrooke personne du nom de J. H. Armstrong.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

La Chambre adopte sans discussion les motions tendant à faire produire les pièces ci-après énumérées.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. Chisholm (Inverness)—Sommaire faisant connaître quels sont les appointements de chacun des sous-ministres; combien de commis ou employés sont sous les ordres de chacun des sous-ministres, ou sur lesquels le sous-ministre est censé exercer sa surveillance; quels sont les appointements du commissaire des douanes, et depuis combien de temps il a été employé.

M. Delisle.—Relevé faisant connaître quels sont les maîtres de poste qui ont été destitués dans le comté de Portneuf depuis le mois de novembre 1900; combien il y a eu d'enquêtes, et quels sont les noms de ceux qui ont subi ces enenquêtes.

M. Chisholm (Antigonish)—Copies de tous télégrammes, lettres, correspondance, obligations, garanties et autres documents et cautionnements concernant le renouvellement du contrat conclu avec George A. Stewart pour le transport des malles entre North-Lochaber et West-Lochaber, au mois de mai 1913, ou vers cette époque, la cancellation subséquente dudit renouvellement de contrat, et du contrat conclu avec Hugh D. Cameron pour ledit service.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous les documents, soumissions, correspondance, etc., se rapportant à l'approvisionnement du camp d'Aldershot en l'année 1913, de juin à octobre.

Maclean (Halifax).—Copie de tous les documents, avis, soumissions, contrats, etc., se rapportant à la fourniture de la glace au camp militaire d'Aldershot (N.-E.), au cours de la saison de 1914.

M. Sinclair.—Copie de tous télégrammes et lettres reçus depuis le 1er avril 1912 par le ministre de la Milice et de la Défense de G. A. R. Rowlings, de Sydney (N.-E.), A. H. McDonald, de Sherbrooke (N.-E), Jas. L. Hattie, de Caledonia (N.-E.), et A. J. Fulton, de Guysboro (N.-E.), concernant les gratifications payables aux volontaires qui ont servi lors des invasions féniennes, et des réponses aux dites lettres, s'il en est.

M. Emmerson.—Copie en double de tous les lettres adressés par G. A. R. Rowlings et J. S. Wells au ministère ou au minstre des Travaux publics depuis le 1er octobre 1911, au sujet de la construction d'un quai public à Cole-Harbor, comté de Guysboro (N.-E.), et de toutes réponses aux dits télégrammes et lettres.

M. Eemmerson.—Copie en double de tous les baux, marchés, correspondance, décrets du conseil et autres documents se rapportant à l'énergie hydraulique ou aux privilèges se rattachant au barrage Stevens, connu sous le nom de "Stevens Dam", qui avait été construit sur la rivière Trent au village de Campbellford; aussi, copie en double d'un permis en rapport avec le dit barrage accordé à l'honorable James Cockburn et autres, et portant la date du 9 décembre 1869, et de toute la correspondance échangée avec le ministre de la Justice ainsi que des opinions émises par le dit ministre, à

l'époque de l'octroi du permis en question et depuis cette date; aussi, copie en double de tous les documents, correspondance, décrets du conseil se rattachant à l'annulation et révocation du permis en question le 12 août 1911, et de tous marchés, correspondance, propositions, ou autres documents échangés ou consentis par et avec la "Trent Valley Woolen Manufacturing Company, Limited", et de toute la correspondance échangée avec le département de la Justice, et des opinions émises par ce département en l'espèce; aussi, copie en double de tous les documents, rapports, correspondance, décrets du conseil, etc., dont il est fait mention dans un décret du conseil portant la date du 25 août 1913, reproduit à la page W-398 du 3e volume du rapport de l'auditeur général pour l'année 1913, et de toute la correspondance échangée avec l'auditeur général, ou entre l'auditeur général et l'un quelconque des départements du gouvernement en la matière.

M. Lapointe (Kamouraska.)—Copie de tous les documents, papiers, requêtes, correspondances, rapports, etc., concernant l'ouverture d'un bureau de poste sous le nom de Giasson dans la paroisse de Saint-Aubert, comté de l'Islet.

M. Demers.—Copie de toute correspondance, pétitions, listes d'actionnaires, arrêtés du conseil, permis, certificats et autres papiers et documents, et tous renouvellement d'iceux, ayant trait à la constitution légale et au permis de la banque de Saint-Jean, de la banque Ville-Marie et de la banque Jacques-Cartier, toutes dans la province de Québec.

M. Sinclair.—Copie de toute correspondance, entre M. G. E. Torrie, gardien des pêcheries pour la municipalité de Digby, (N.-E.), et le ministère de la Marine et des Pêcheries échangée entre le 1er janvier 1912 et le 1er janvier 1914, et de toutes réclamations et comptes rendus par le dit gardien des pêcheries audit ministère, entre lesdites dates, au sujet de ses services.

M. Sinclair.—Copie de tous les documents, correspondance, télégrammes, instructions, comptes, pièces justificatives, etc., se rapportant à l'achat d'animaux vivants dan sles Provinces maritimes par un nommé Howard Corning, de Yarmouth (N.-E.), au cours de la période de son emploi; aussi, copie de la nomination du dit Howard Corning; aussi, copie de toute la correspondance, des accusations et autres documents concernant la cessation de son emploi s'il a été destitué ou mis à la retraite; en même temps que copie de tous les documents, recommendations, correspondance, etc., touchant la nomination du successeur dudit Howard Corning.

M. Boulay.—Etat des dépenses des voyages payées par le gouvernement à l'honorable Roy, juge de la cour supérieure à Rimouski, durant les années 1912-1913 et 1913-1914, pour voyages de Québec à Rimouski et retour.

M. Graham.—Sommaire faisant connaître (a) les détails des inventaires et de la valeur de la succession de feu George A. Montgomery, régistrateur à Régina, dont la succession est revenue à la Couronne par déshérence; (b) la somme réalisée à Régina ou ailleurs, par la conversion en argent des biens de cette succession; (c) les frais payés ou autorisés, avec les noms des personnes et les différentes sommes payées ou allouées, avant que le résidu ait été versé à la Couronne; (d) la somme définitive reçue par la Couronne; (e) ce qui est advenu de cette dernière somme, les noms des personnes à qui quelque argent a été payé et les montants respectifs de ces paiements ainsi faits ou alloués depuis que la Couronne a reçu le résidu de la succession; (f) un état indiquant la différence entre les rapports de l'ex-ministre et du ministre actuel de la Justice quant à la manière dont on a disposé de cette déshérence, et copie de la correspondance et des représentations qui ont été cause du changement; (g) la balance réelle maintenant en main, et comment on se propose d'en disposer.

La Chambre a ordonné, sans débats, le dépôt de ces documents.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BUDGET DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'hon. M. White, l'invitant à se former en comité des subsides et sur l'amendement déposé par M. Graham.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest): Lors du dépôt devant cette Chambre du rapport des commissaires chargés par le Gouvernement actuel d'une enquête sur toutes les affaires relatives à la construction du Transcontinental, chacun s'est demandé ce qu'allait faire le parti libéral, et, mardi dernier, le représentant de Renfrew-sud (M. Graham) a, dans la motion qu'il présente et que je vais lire en guise de préface à mes observations, fait connaître ce que le parti libéral entend faire dans les circonstances:

Considérant que le rapport des commissaires nommés par le Gouvernement aux fins de faire une enquête sur la construction du Transcontinental national porte tellement la marque intentionnelle de parti pris et est si propre à induire en erreur qu'il ne peut en aucune manière inspirer de confiance; que le but manifeste desdits commissaires a été de présenter les choses sous un faux jour pour des fins de parti plutôt que de faire une enquête dans l'intérêt public, sans égard aux graves conséquences qui pourraient en résulter pour le pays ou pour cette grande entreprise nationale; et tant à cause de la nomination de ces commissaires que pour avoir accepté et endossé leur rapport, le Gouvernement mérite d'être sévèrement censuré par cette Chambre.

Telle est l'attitude que le parti libéral canadien, après mûre délibération, entend prendre relativement à un rapport qui touche à son histoire, à son passé et à son avenir. La motion est dirigée contre le personnel de la commission. On s'y plaint amèrement de la partialité des commissaires et de la déception de leur rapport; mais pas un mot qui fasse entendre que les témoins aient été subornés ou se soient parjurés; que les pièces produites, les pièces sur lesquelles sont basées les conclusions de ce rapport, soient fausses ou frauduleuses; ou encore que l'on ait altéré les témoignages recueillis depuis que l'on a commencé l'ins-

pection de la ligne jusqu'au jour où la rapport a été déposé. Il n'en a pas toujours été ainsi des membres de la gauche. Ils ne sont pas toujours opposés à des rapports condamnant leur administratoin pour cause d'extravagance en alléguant la partialité de commissaires que le Gouvernement avait désignés. Il y a quelques années un rapport avait été déposé sur le bureau de la Chambre à la suite d'une enquête faite sur le ministère de la Marine et des Pêcheries par une commission que l'ancien Gouvernement avait nommée.

L'une des phrases les plus saillantes et les plus mémorables que l'on trouve dans ce rapport est la suivante: "Le zèle pour l'économie brille absolument par son absence", ou quelque chose en ce sens. Les honorables députés de la gauche se lamentèrent et se récrièrent contre ce rapport; ils jetèrent les hauts cris et ils en appelèrent au juge Cassels pour reviser les témoignages rendus au cour de cette enquête, mais jamais, au grand jamais, ces messieurs ne soufflèrent mot à l'endroit du personnel de la commission, ou osèrent accuser les commissaires de s'être montrés obstinément partiaux, et par là même, d'avoir préparé un rapport trompeur. Avec ces messieurs de l'opposition, cela dépend beaucoup: "de l'endroit où le bât les blesse", et parce que ce ne sont pas eux-mêmes mais le parti ministériel qui a choisi cette commission pour enquêter au sujet du coût de construction du Transcontinental, à la suite de plaintes, qui se sont fait entendre de tous côtés pendant une période de sept ans, au sujet des extravagances et des gaspillages qui ont été commis dans l'exécution de cette grande entreprise, ils accusent les commissaires de s'être montrés inconsidérément partiaux, et en profitent pour prétendre que l'on ne peut se fier à leur rapport. Tout ce que je puis dire à ce propos, c'est que ce rapport a droit à un peu plus de considération de la part des membres de cette Chambre. Les deux commissaires qui l'ont préparé sont des gens d'honneur et de haute réputation; ils possèdent quelque habileté et quelque expérience, et croyz-vous qu'il soit juste de leur imputer absolument sans aucune raison et sans une parcelle de preuve à l'appuie cette accusation d'avoir fait un rapport mensonger parce que, ma foi, ils sont des partisans à tous crins et qu'ils se sont laissé guider par leurs opinions politiques en rédigeant ce rapport? Je le demande à mes bons amis de l'opposition, croient-ils réellement en leur âme et conscience, qu'ils se soient rendu justice à eux-mêmes en une occasion aussi solennelle, en se contentant de fulminer contre le rapport et en résumant leur opinion en une motion qui n'attaque nullement les faits sur lesquels est basé le rapport, mais en invoquant la misérable et mesquine excuse que les commissaires sont des adversaires politiques? Le pays s'attend à quelque chose de plus convaincant de la part de l'opposition.

Quels sont les faits? Ces commissaires ont été choisis il y a deux ans; durant deux sessions, ces accusations de partialité ont été ressassées contre eux; l'honorable membre qui a proposé cette motion de censure contre les commissaires, sous prétexte d'ingérence politique, a siégé en cette enceinte durant ces deux sessions; il savait qu'ils étaient à faire une enquête sur l'administration du Transcontinental. et que l'un de ces jours ils présenteraient un rapport à ce sujet, mais il a cru bon de conserver précieusement au plus profond de son être les renseignements qu'il prétend avoir en sa possession, à l'heure actuelle, à savoir que pendant tout le temps. ces deux commissaires étaient des partisans à tous crins, et que le rapport qu'ils étaient en train de préparer ne serait pas digne de l'attention du Parlement ou du pays. Monsieur l'Orateur, mon honorable ami de Renfrew-sud a fait plus que cela. Il occupait un siège en cette Chambre, et il était reconnu comme l'un des chefs du grand parti qui siège à notre gauche; cependant, il a voté pour que l'on confiât à l'un des commissaires qu'il dénonce maintenant un poste des plus responsables; il a appuyé de son vote sa nomination et il a approuvé l'idée de lui payer un gros traitement à cause de ses capacités, de son honorabilité absolue, de son expérience et de ses connaissances en matière de construction et d'administration de chemin de fer. Et que voyons-nous maintenant? Le même honorable membre déclare que le rapport signé par ce commissaire est trompeur et mensonger, parce que du moment que ce fonctionnaire admirable et bien qualifié à tous les points de vue, est devenu commissaire enquêteur, il a découvert qu'il n'est plus qu'un partisan irréductible. Au cours des longues années pendant lesquelles l'honorables chef de l'opposition posséda la confiance du pays et dirigea les affaires publiques, le parti conservateur fit des efforts inouis, par des questions, des commissions d'enquêtes et des discussions, afin d'arracher au Gouvernement du jour des renseignements au sujet de la construction de

cette grande voie transcontinentale. Une ou deux fois, l'opposition réussit à obtenir des commission d'enquête, entre autres l'enquête Hodgins et l'enquête Lumsden. De longs débats s'ensuivirent; mais durant tout le cours de ces enquêtes et de ces discussions il était évident que le Gouvernement du jour faisait tout son possible, afin de cacher au pays les faits véritables au sujet de l'extravagance, de l'incurie et de la mauvaise administration qui présidaient à la construction du Transcontinental national.

Doit-on s'étonner après cela que le gouvernement libéral ait été précipité du pouvoir? Du moment que le peuple eût perdu toute confiance en l'administration libérale, un changement de régime s'imposait. L'un des premiers actes du ministère conservateur, afin de remplir l'un des engagements que son chef avait pris envers le pays, ce fut de nommer une commission royale, afin de s'assurer de la réalité des accuaccusations, qui avaient été portées contre le parti libéral, et si ces accusations étaient vraies, de constater si le parti qui avait assumé la responsabilité de toute l'entreprise et dont l'extravagance et l'incurie sont bien établies dans le rapport que nous discutons en ce moment, était coupable et méritait la condamnation du Parlement et du pays tout entier. Le résultat est concluant, et il démontre à l'évidence que le parti libéral mérite d'être blâmé, tandis que les deux commissaires qui ont rédigé le rapport en question ont droit aux remerciements et à la gratitude du pays, pour avoir mis à nu les méthodes répréhensibles que l'on a employées.

L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), l'auteur de l'amendement en discussion, a siégé au premier rang du parti libéral, pendant plusieurs années, en qualité de ministre des Chemins de fer et des Canaux, et il savait ce qui se passait. A maintes reprises, l'opposition conservatrice s'est adressée à lui afin d'obtenir des renseignements. Parfois, il a fourni les renseignements demandés, et parfois il les a refusés; à d'autres moments, l'honorable député a fourni des renseignements, qu'il doit regretter amèrement d'avoir donnés à cette Chambre, si j'en juge par la lecture du discours qu'il a prononcé mardi et mercredi de la semaine dernière. Lorsque l'honorable membre est allé demander une réélection aux électeurs de Brockville, en qualité de ministre des Chemins de fer et des Canaux, il a mordu la poussière, en défendant la politique préconisée par son chef, et dont le résultat ultime aurait été de faire cesser l'utilité du Transcontinental, en établissant un courant de trafic allant du nord au sud, au lieu de l'ouest à l'est. Le parti conservateur n'a pas été lent à faire entendre des protestations contre le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Notre très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) venait à peine de reprendre haleine, après avoir prononcé son fameux discours du 30 juillet 1903, que le très honorable premier ministre (M. Borden), le chef de l'opposition du temps, lui donna la replique, dans un discours pour ainsi dire improvisé, où il mettait en vedette certains aspects du problème qui ne manquaient pas d'importance et pour mon très honorable ami (M. Laurier) et pour le gouvernement dont il était le chef.

La première question qui intéressait très sérieusement le pays, mais qui semblait tout à fait indifférente à mon très honorable ami et aux membres de son cabinet, c'était de savoir quel serait le coût de cette entreprise gigantesque, que l'on prétendait ne pouvoir différer, et quel serait le fardeau que l'on allait placer de ce chef sur les épaules du peuple canadien. Or, quelle fut la réponse de mon honorable ami à ces représentations? Etait-il bien sérieux lorsqu'il affirma que le coût de ce chemin de fer entre Moncton et Winnipeg ne serait que de $13,000,000, et pas un sou de plus? Ce sont les paroles qu'il a employées; mais personne ne l'a cru, personne ne l'a pris au sérieux; je ne crois pas qu'il se soit pris lui-même au sérieux. Tout de même, il a lancé ce projet, sans s'être le moindrement rendu compte de ce qu'il allait coûter ni du fardeau qu'il allait placer sur les épaules des citoyens du Canada.

Le chef de l'opposition du temps, maintenant le chef du Gouvernement actuel, mit les ministres au défi de lui dire à $10,000,000 près quel serait le coût final de cette gigantesque entreprise. Mon très honorable ami attendit en vain une réponse à son défi; elle ne vint jamais. On posa à mon très honorable ami (M. Laurier) une autre objection, celle de ne posséder aucuns renseignements sur lesquels on pût se baser pour déterminer le coût approximatif des travaux, et il se contenta de répondre: Nous sommes en possession de montagnes de renseignements, de nombreuses cartes, de relevés exécutés sous la surveillance des gouvernements provinciaux, des rapports à propos de tout. Cependant, il n'en reste pas moins acquis aujourd'hui

que le Gouvernement se lança dans ce projet, sans qu'il se fût procuré l'opinion d'un seul expert à propos de la nature du pays que le nouveau chemin de fer devait traverser, ou pour établir combien il coûterait par mille. J'ai donc le droit, à l'heure actuelle, de remettre sous les yeux du chef de l'opposition ses déclarations d'antan—$13,000,000, et pas un sou de plus. J'ai le droit de citer le pamphlet libéral, publié à la veille de l'élection de 1904, et qui assurait également que le coût de l'entreprise ne dépasserait pas $13,000,000, et demander à mon très honorable ami si, dans son opinion, en face des faits indiscutables qui sont établis dans ce rapport, il n'a pas trompé le peuple canadien à ce moment-là, dans le seul but de le compromettre jusqu'au point où il ne lui resterait pas autre chose à faire que de construire ce chemin de fer, quel qu'en fût le coût.

Le ministre des Finances du temps, monsieur l'Orateur, a également fourni à la Chambre des calculs approximatifs sur le coût de l'entreprise; ces calculs étaient censés avoir été faits avec soin. La Chambre croyait qu'en estimant à $61,415,000, le coût de l'entreprise entre Moncton et Winnipeg, M. Fielding s'était montré très généreux. Il a écrit à ce propos une lettre qui est déposée au dossier et que je lirai avec votre permission, car elle est très intéressante. Voici cette lettre que le ministre écrivit à la date du 11 mai 1904 après avoir prononcé son grand discours sur le Transcontinental:

A l'hon. H. R. Emmerson,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa (Ont.).

Ottawa, 11 mai 1904.

Cher M. Emmerson:—L'été dernier, alors que j'étais ministre intérimaire des Chemins de fer, et que la question du Grand-Tronc-Pacifique vint sur le tapis, je demandai à M. Schreiber son opinion sur le coût probable de construction de la division de l'Est (section de l'Etat) de la ligne. M. Schreiber me donna le renseignement voulu, bien qu'il n'ait pas dressé de rapport et je l'utilisai devant la Chambre, en m'autorisant de son nom. A son avis, il était possible de construire un chemin de fer, de Québec à Moncton moyennant $25,000 le mille et de Québec à Winnipeg, moyennant $28,000 par mille.

Cette évaluation a été faite pour une ligne du type ordinaire, comme il s'en construit ailleurs. Afin de laisser une marge assez libérale pour une ligne de meilleur type, j'ai ajouté 25 pour 100, portant ainsi l'évaluation à $31,250 par mille, de Québec à Moncton, et à $35,000 par mille, de Québec à Winnipeg. Je n'ai pas reparlé de la chose à M. Schreiber, mais d'autres experts en matière de chemins de fer m'ont assuré que mon évaluation était des plus libérales et que les frais de construction de la ligne ne dépasseraient probablement pas ces chiffres.

Je le répète, je n'ai pas obtenu de rapport écrit de M. Schreiber. Il serait utile d'en obtenir un. Veuillez donc discuter la question avec lui, et si rien ne s'y oppose, demandez-lui de dresser une courte note, couchant par écrit le renseignement qu'il m'a donné l'été dernier.

Votre tout dévoué,
(Signé): W. S. Fielding.

Et le ministre des Finances a affirmé devant cette Chambre et devant le pays qu'une somme de $61,415,000 est une évaluation libérale, basée sur les renseignements fournis et sur l'assurance donnée par des experts comme M. P. Davis, entre autres qui, sans doute, n'aurait pas voulu induire le ministre en erreur, touchant le surcroît de frais qu'entraînerait la construction de la ligne.

Dans une harangue fort éloquente, harangue plus éloquente que convaincante, pour un esprit réfléchi et averti, le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) déclara qu'il avait grandement à cœur de voir la construction de cette ligne dont le besoin se faisait si vivement sentir, se réaliser sans le moindre retard. On a souvent cité ces paroles, mais que la Chambre me pardonne si j'emprunte quelques extraits de cette remarquable harangue, prononcée le 30 juillet 1903, alors qu'il saisit la Chambre du projet du Transcontinental. Ces extraits sont empruntés du compte rendu des Débats de 1903:

A ceux qui nous exhortent à adopter une politique de temporisation, à ceux qui nous disent d'ajourner le projet; à ceux qui nous conseillent de bien tout peser et calculer, de réfléchir, d'aller aux renseignements..

Observez, monsieur l'Orateur, qu'il n'avait pas le temps ni de réfléchir, ni de calculer, ni d'aller aux renseignements.

..voici notre réponse: Non, ce n'est pas l'heure de la délibération, c'est le temps d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune....

C'est la partie poétique du discours...

..voici le flot qui nous apporte la fortune; si nous le laissons passer, il se pourrait qu'il ne revînt jamais.

Sans doute il ne voulait pas que la fortune passât à notre porte.

Si nous la laissons passer, notre barque nationale, au cours d'un voyage commencé sous de si brillants auspices, pourrait aller se briser sur les écueils?

Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard et qu'à cette époque de merveilleux développements, le temps perdu l'est doublement; nous ne saurions différer, parce qu'il s'opère déjà dans les conditions de notre vie nationale une transformation qu'il serait insensé d'ignorer et criminel de dédaigner; nous ne saurions différer, parce que les prairies du Nord-Ouest, parcourues de temps immémorial par les troupeaux de bisons sauvages, et par les tribus de Peaux-Rouges à peine moins sauvages, sont aujourd'hui envahies de toutes parts par les blancs.

Ce sont là d'éloquentes paroles, des phrases poétiques; mais dans toute cette longue harangue il n'y a pas un seul mot d'affaires. Ses enthousiastes partisans l'acclamèrent et l'applaudirent comme jamais auparavant; mais dans tout le cours de cette harangue il n'y a pas un seul mot trahissant l'entente des affaires et de nature à indiquer au peuple canadien le genre de réseau qu'on entreprenait, la nature du pays traversé et le chiffre probable du coût de construction. Quand l'ancien premier ministre prit l'initiative du projet, il tint ces éléments de la question pour quantité négligeable, et on lança ainsi le pays dans un gouffre de dépenses se chiffrant par centaines de millions de dollars, et quand on demanda au premier ministre du jour le chiffre de la dépense de la ligne, sa réponse fut: "Il coûtera $13,000,000 et pas un cent de plus". Comme l'observe le député de Calgary (M. Bennett): l'heure n'était pas aux calculs, à la délibération, à la réflexion; il s'agissait de faire voter par la Chambre un projet destiné à permettre au premier ministre du jour de triompher aux élections générales qui étaient imminentes, et au cours desquelles le parti qu'il dirigeait aurait à répondre à de graves accusations. C'était sans doute un habile procédé imaginé par le parti libéral pour se procurer le nerf de la guerre dans le prochain appel, sinon au corps électoral lui-même, du moins aux intérêts et à la cupidité des partisans.

Citons encore ces paroles de l'ancien premier ministre empruntées au compte rendu de 1903:

> A notre avis, un devoir incombe à tous ceux qui siègent dans cette enceinte législative de par la volonté populaire: c'est de prendre des mesures immédiates pour assurer aux produits de ces nouveaux colons un débouché vers l'océan, avec les moindres pertes possibles.

Quand le Parlement, par le passé, a été saisi d'une proposition tendant à la construction d'un chemin de fer, le chef de l'opposition n'a pas toujours fait preuve de pareille impatience à se lancer tête baissée dans une entreprise, sans délibération, sans calculer le coût. Les attitudes et les discours du chef de l'opposition et de ses partisans s'inspirent du milieu où ils se trouvent, soit qu'ils siègent à la droite, soit qu'ils siègent à la gauche. Jadis, un gouvernement conservateur soumit au Parlement un projet de voie ferrée, et les gouvernements conservateurs s'y entendent en matière de construction de chemins de fer; or, à cette époque, le leader actuel de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) adjura la Chambre de temporiser, de bien réfléchir, d'ajourner le projet.

Quand on proposa la construction d'un chemin de fer de Québec à Saint-Jean (N.-B.), ligne dont le besoin se faisait vivement sentir et qui devait accaparer un fort volume de transports, on annonça que le Gouvernement accorderait son concours financier à ce chemin de fer jusqu'à concurrence de $170,000 annuellement pendant quinze ans, ou en d'autres termes qu'il lui accorderait la garantie de l'Etat.

En 1895, quand le Parlement fût saisi de cette proposition, le chef de l'opposition du jour proposa un amendement que je tiens à signaler à cette Chambre, comme présentant un frappant contraste avec les éloquentes paroles que nous venons d'entendre, tombées des lèvres du leader de la gauche, indiquant que le temps, ce grand ennemi du genre humain, ne saurait permettre l'ajournement de la proposition qu'il soumettait alors à la Chambre. L'amendement proposé par le chef de la gauche et qui figure au compte rendu des Débats de 1885 est ainsi conçu:

> Cette Chambre est d'avis qu'il importe de faire de nouvelles études, afin qu'on prenne une décision bien mûrie, en vue d'une courte ligne de chemin de fer, et il serait prématuré d'adopter un tracé quelconque avant qu'on ait fait de nouvelles études.

Je soumets aujourd'hui ce texte aux méditations du chef de la gauche.

Sir WILFRID LAURIER: La Chambre repoussa cet amendement.

M. BOYCE: On le rejeta, parce que la Chambre, à ce moment, avait sous les yeux le résultat des études et les renseignements voulus. Mon collègue (M. R. B. Bennett) me rappelle que ce chemin de fer fut construit en quatre ans et sept mois.

En 1903, lorsqu'il saisit cette Chambre d'une mesure qui coûtera au pays plus de $200,000,000, le chef actuel de la gauche ne voulut pas attendre que le Parlement eût sous les yeux le résultat des études et les renseignements voulus au sujet du coût. En 1885, alors qu'il s'agissait de la construction d'une ligne d'un parcours peu étendu, le chef de la gauche, dirigeant alors l'opposition, affichant beaucoup de prudence, exigeât que la Chambre eût sous les yeux le résultat des études et les renseignements voulus avant qu'on prît une décision bien mûrie sur la question. La résolution présentée à cette Chambre par le chef de l'opposition du jour, le premier ministre

d'aujourd'hui, cadrait absolument avec les principes figurant dans l'amendement en discussion; il déclarait que les détails, les levés de plans et les délibérations étaient de rigueur, pour qu'on prît une bonne et légitime décision sur la question de la section de Québec à Moncton. Le chef actuel de la gauche ne voulut pas tenir compte de cet appel et imposa au pays le lourd fardeau dont il se trouve grevé aujourd'hui par la construction d'une ligne ou d'une section du moins dont l'utilité est révoquée légitimement en doute et dont la gestion financière grèvera le pays d'une lourde charge pendant nombre d'années à venir. C'est sur le chef de la gauche et sur ses partisans que retombe cette responsabilité, et c'est sur leur front que ce stigmate reste imprimé. C'est sur lui et sur son parti que rejaillît le blâme de s'être lancé dans une entreprise aussi gigantesque, sans en avoir bien pesé le coût, les immenses conséquences et les fardeaux qu'elle entraîne à sa suite. C'est sur lui et sur son parti que repose le blâme découlant des conclusions de ce rapport, et cette responsabilité, ils ne sauraient s'y dérober, aux yeux du pays, en invoquant les raisons formulées dans l'amendement du député de Renfrew-sud.

Quant aux chiffres, examinons un instant les évaluations. L'évaluation de $61,415,000, établie par M. Fielding, a longtemps été accréditée. En 1908, on dressa de nouvelles évaluations, et le député de Renfrew-sud, paraît-il, refuse d'assumer la responsabilité des évaluations présentées à cette Chambre, et se défend de toute tentative d'avoir voulu induire la députation en erreur. En réalité, il prétend qu'il n'est nullement responsable du dépassement des prévisions primitives du coût. En avril 1908, on posa au ministre des Chemins de fer du jour (l'honorable George Graham) une question sur les points suivants:

(1) Les entreprises, le nombre de milles, le prix d'adjudication de ces entreprises, pour les sections de l'est et de l'ouest du Grand-Tronc-Pacifique.

(2) La date de chaque marché administratif, la période de temps fixée pour l'achèvement des travaux.

(3) Le coût estimatif des parties non adjugées.

Voici la réponse:

Il a été adjugé des entreprises sur les divisions de l'Est du Grand-Tronc-Pacifique aux prix portés au cahier des charges.

Le chiffre global de l'estimation servant de base à l'adjudication des entreprises, présentée à cette Chambre en 1908 par le ministre des Chemins de fer du jour, aujourd'hui député de Renfrew-sud, auteur de l'amendement, était de $44,389,293.01; en autre, il affirmait que pour les parties non adjugées à cette époque, le coût global estimatif était de $19,030,173; soit $63,419,293.01, comme grand total du coût estimatif servant de base pour les entreprises déjà adjugées et pour celles non encore adjugées.

Il y avait dans cette évaluation une certaine marge qui était supposée comprendre la dépense entière de la construcion de la ligne principale de Moncton à Winnipeg, y compris $5,011,346.50 pour le pont de Québec. En 1911, M. Lumsden donna une autre évaluation de $108,729,900, non compris les têtes de ligne. Le 18 avril 1913, M. Gordon Grant, ingénieur en chef de la ligne, fit une autre évaluation de $161,307,800 qui se résumait ainsi: Valeur des travaux exécutés au 1er décembre 1912, $127,219,863; valeur des travaux nécessaires pour l'achèvement $34,087,937. Il existe une différence des plus extraordinaire, au sujet du montant nécessaire pour achever les travaux, entre l'évaluation donnée en 1908, par le ministre des Chemins de fer de l'époque, s'élevant à $19,030,173 et l'évaluation de M. Gordon Grant en 1913, s'élevant à $34,087,937. Je ne fatiguerai pas la Chambre en lui expliquant en détail comment ces évaluations ont été faites. Je cite simplement ce que j'ai en note pour montrer qu'aucun de nos honorables amis ne pouvait au début de cette entreprise, ou pendant la période des études, donner à la Chambre un renseignement précis sur le fardeau qu'on allait imposer au pays. Il devient nécessaire de faire une enquête. La commission a été instituée, le montant a été calculé et l'on a trouvé qu'il dépassait $200,000,000, somme qui a frappé de stupeur le public et a certainement paralysé sa confiance envers le très honorable leader de l'opposition et son parti.

Quelle défense présente-t-il? Dit-il ou laisse-t-il entendre que lorsqu'il a développé ce projet à la Chambre en 1903, s'il avait déclaré qu'il coûterait $100,000,000 des deniers publics, il aurait reçu l'appui du peuple en 1904? Je prétends qu'il ne l'aurait pas reçu. S'il avait affirmé que l'exécution de ce projet coûterait $150,000,000, le peuple aurait pensé que c'était insensé. Mais s'il avait déclaré franchement au public que la dépense pourrait s'élever à $200,000,000, je renonce à exprimer l'opinion que la population du Canada aurait eu sur l'état de sa raison. Je ne peux pas croire un seul instant qu'il aurait été renvoyé au pouvoir par les électeurs en 1904.

Pourquoi ce projet de chemin de fer ne pouvait-il pas attendre? Le ministre des

Chemins de fer de l'époque fit comprendre que c'était parce qu'un financier très intéressé à la question ne pouvait pas attendre et qu'en conséquence tout délai était impossible. Mais il y a un fait qui reste absolu—et je vois sourire mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark)—c'est que le très honorable leader. . .

M. MICHAEL CLARK : J'ai toujours du plaisir à entendre parler quelqu'un du Yorkshire.

M. BOYCE: Quand il parle sur le libre-échange, je suppose.

M. CLARK : Précisément.

M. BOYCE : Le très honorable leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) ne voulait pas attendre, parce que, disait-il, le temps n'attendait pas. Mais tous ceux qui lisent le rapport et qui étudient l'histoire de cette ligne ont acquis la preuve que c'étaient les exigences du parti libéral au Canada qui ne voulaient pas attendre, que c'étaient les entrepreneurs présents ou futurs, ceux qui réunissaient les fonds électoraux, ceux qui comprenaient que les élections faites par les honorables députés de l'opposition avaient besoin d'être "graissées" par quelque moyen financier, que c'étaient tous ceux-là qui ne voulaient pas attendre. Il y avait aussi un besoin urgent de trouver une question sur laquelle s'appuierait le parti libéral pour gagner encore une élection générale.

Je demanderai à mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) comment il peut expliquer, en s'appuyant sur la déclaration faite par son très honorable leader en proposant ce projet, que le pays bénéficiera de tarif de transport réduits sur cette ligne. D'après les chiffres soumis maintenant à la Chambre, le Grand-Tronc-Pacifique devra payer un loyer de $6,000,000 par an pour cette ligne de Winnipeg à Moncton. Quand cette somme énorme est imposée au trafic, par suite de l'extravagance, du dérèglement et de l'incurie qui ont présidé à la construction de cette voie ferrée, comment peut-on accorder des bénéfices aux cultivateurs dont parlent toujours mon honorable ami de Red-Deer et d'autres de nos collègues? Je voudrais aussi que mon très honorable ami considère ceci: admettons qu'il se soit arrêté pour réfléchir et calculer à propos de la construction de la section de Québec à Moncton, par exemple. En 1903 on s'est opposé à cette construction, on s'y est toujours opposé depuis comme étant absolument inutile, parce qu'elle établissait une voie parallèle à l'Intercolonial et enlèverait du trafic à ce chemin de fer au préjudice du public dont c'était la propriété. Admettons que la section de Québec à Moncton ait été laissée pour la fin, quel serait le résultat aujourd'hui?

Mon très honorable ami se serait-il levé comme chef de l'opposition et aurait-il parlé maintenant en faveur de la construction de cette ligne? Je dis que non.

Mon très honorable ami ne prononcerait pas aujourd'hui son discours en faveur de la construction de cette partie de la ligne. On peut s'imaginer les périodes éloquentes qu'il développerait pour dénoncer ce projet s'il était proposé par le Gouvernement actuel; ce serait une opération extravagante qui comporterait une dépense de trente ou quarante millions et peut-être il insinuerait qu'il y a derrière ce projet quelque cache et de la corruption. Mais où en sommes-nous maintenant? Le pont de Québec s'est écroulé. Les rails de la section Québec-Moncton se rouillent. La voie est recouverte de plantes sauvages et des arbres y croissent. Trente-cinq millions de dollars ont été dépensés sur cette section. Et pourtant en 1903 on nous disait que le temps ne permettait pas qu'on délibère, qu'on fasse des recherches, qu'on se livre à des calculs, qu'on s'informe si le projet était utile au peuple. Nous devions l'exécuter et $35,000,000 y ont été engloutis.

Monsieur l'Orateur, le projet d'un chemin de fer transcontinental est d'une importance immense pour le public. Il est absolument nécessaire que le peuple et les financiers qui ont fourni l'argent pour l'exécution du projet du Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire pour la construction du Transcontinental, sachent où a passé cet argent. La Chambre a eu par ce rapport une idée de l'endroit où une partie de cet argent a pu aller. Mon très honorable ami le leader de l'opposition sait où elle est allée et il a fermé les yeux quand elle a pris cette direction. Il sait parfaitement que dans une section de l'Algoma, ma propre circonscription, il y a eu une différence, une destination, ou enfin le "reçu" d'une forte somme de $740,000, que d'un mot il aurait pu empêcher d'aller dans les poches d'un entrepreneur et dans la construction de la voie en les conservant dans le trésor public. Mon très honorable ami ne peut pas le nier. C'est

vraiment bien triste que mon très honorable ami, en face des faits établis dans ce rapport rédigé par des commissaires même partisans, ne puisse pas nier que comme premier ministre du Canada il a eu la possibilité d'empêcher qu'une somme de $740,000 aille dans les poches d'un entrepreneur et soit à jamais perdue pour le pays et qu'il n'a jamais voulu intervenir pour l'empêcher. Le 2 août 1909, le président du Grand-Tronc-Pacifique, une compagnie intéressée d'une façon vitale à la construction économique de cette ligne, parce qu'elle avait à payer un loyer sur le capital dépensé, écrivit à mon très honorable ami, alors premier ministre, pour lui signaler ce qui se passait et le priant de prendre les mesures nécessaires pour éviter une perte inutile. Permettez-moi de lire cette lettre et alors mon très honorable ami pourra dire à la Chambre et au pays ce qu'il a entrepris pour empêcher cette opération révoltante qui a fait perdre trois quarts d'un million de dollars. Alors et alors seulement il aura prouvé à la Chambre et au pays que comme premier ministre il a fait tout son devoir envers le peuple canadien, du moins en ce qui concerne le chapitre particulier d'extravagant, sinon malhonnête, gaspillage sur lequel on a attiré son attention par écrit. Voici la lettre:

Mon cher sir Wilfrid,—Le 29 octobre 1908, les commissaires du chemin de fer Transcontinental national ont accordé deux entreprises pour la construction d'environ 204 milles dans les lots 'D' et 'E' du chemin de fer Transcontinental national. La première section commence à l'extrémité ouest de l'entreprise de Fauquier frères, sur l'Abittibi, dans la province d'Ontario, à environ 100 milles à l'ouest de Cochrane, sur une distance de 104 milles 24; la seconde entreprise commence à la fin de la première et rejoint l'entreprise de Fauquier frères au nord du lac Nipigon sur une distance de 100 milles. Par les conditions mêmes des marchés, les travaux devaient commencer immédiatement après la signature des conventions, pour être continués sans interruption et avec diligence sous la direction personnelle de l'entrepreneur jusqu'à l'achèvement des travaux fixé au 31 décembre.

Ces entreprises sont éloignées des transports par voie ferrée dont la plus rapprochée se trouve à 100 milles à l'ouest de Cochrane. Les prix auxquels ont été accordées les entreprises sont très élevées et par conséquent suffisant pour permettre aux entrepreneurs de construire des routes provisoires ou quelque autre moyen de transport afin de faire venir leurs matériaux pour se mettre à l'œuvre immédiatement. Autant que nous pouvons nous en rendre compte, rien n'a encore été fait pour commencer les travaux et il semble être évident que les entrepreneurs, malgré le prix élevé qui leur a été accordé, ont l'intention de faire passer leurs matériaux sur une partie de la voie de la section Fauquier frères qui sera terminée pendant la saison actuelle, sur une distance d'environ 50 milles et de se servir ainsi de la ligne pour aller à leur propre section éloignée de 50 milles. Ce délai augmentera beaucoup les bénéfices de l'entreprise sans grand avantage pour le Transcontinental et, dans les circonstances, je demanderai au Gouvernement de procéder à l'annulation des marchés et de demander des soumissions nouvelles qui pourront évidemment être obtenues à des prix beaucoup plus réduits, surtout si l'on sait que les entrepreneurs peuvent transporter leur matériel et leurs provisions sur la partie de l'entreprise Fauquier frères où la voie a déjà été posée.

C'est en ces termes que le président de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'adresse à l'honorable chef de l'opposition et cet appel aurait dû être entendu. Est-il dit dans le rapport que mon très honorable ami a répondu à cette lettre ou qu'il en a tenu compte? Dans son propre intérêt, dans celui du pays et dans celui du ministère dont il était le chef, je lui demande s'il a répondu à cette lettre ou s'il a fait quelque chose pour éviter au pays la perte de sommes aussi considérables. Il s'est contenté de communiquer cette lettre à l'honorable S. N. Parent, le président de la commission. Ce dernier a fait une réponse qui n'était ni logique, ni raisonnable, ni pratique.

L'entrepreneur était en faute et le marché pouvait être annulé; les travaux n'avaient pas été commencés dans les délais fixés et il était impossible de les terminer à la date convenue. L'honorable député de Renfrew-sud a beau s'évertuer à répéter sur tous les tons que les commissaires enquêteurs étaient des adversaires politiques, la seule conclusion à tirer de cette lettre et du silence de l'ex-premier ministre, c'est que celui-ci s'est contenté de fermer les yeux sur les agissements d'un entrepreneur qui utilisait ses accointances avec le Gouvernement pour réaliser un bénéfice de $740,000, sans retourner une seule pelletée de terre et sans risquer un centin.

Le très honorable chef de l'opposition aura à rendre compte de sa conduite dans cette affaire. Je pourrais en relever beaucoup d'autres qui sont mentionnées dans le rapport, mais elles sont toutes corroborées par les dépositions des témoins et elles se passent de commentaires. Si j'en ai mentionné quelques-unes, c'est pour démontrer que lorsque l'ex-premier ministre votera sur l'amendement de l'honorable député de Renfrew, il ne se bornera pas à affirmer que les commissaires qui ont découvert cette lettre et l'ont rendue publique agissaient ainsi par esprit de parti.

Mon très honorable ami devra expliquer toute cette affaire; le seul fait de voter en

faveur de l'amendement ne l'excusera pas aux yeux de la Chambre et du pays d'avoir contribué, au moins passivement, à ce gaspillage des deniers publics.

Il est dit dans le rapport que $40,000,000 ont été gaspillés et cette assertion est appuyée, avec une foule de détails, par les dépositions et les pièces justificatives qui accompagnent le rapport. Cette somme de $40,000,000 ne comprend pas les $35,000,000 qui ont été dépensés sur la partie de la ligne entre Québec et Moncton, où les rails sont maintenant mangés par la rouille et recouverts par les mauvaises herbes et les broussailles. Entre 1904 et 1914, les bévues et la mauvaise administration de l'ancien Gouvernement ont fait perdre $75,000,000 au pays et cette révélation a frappé de stupeur tout le monde du commerce et de la finance. Mis en présence d'une pareille situation, mon très honorable ami reste sourd à toutes les sollicitations et refuse même de répudier sa part de responsabilités dans le marché Davis, que la lettre du président du Grand-Tronc-Pacifique expose avec tant de clarté et de vigueur.

Je demande au parti libéral, qui se donne comme le parti du progrès, ce qu'il entend faire. Il se trouve en présence de cette perte énorme de $75,000,000, attribuable à un faux exposé de la situation au début, à une ignorance grossière dans l'exécution, au gaspillage, à la malhonnêteté, aux fraudes commises avec la complicité de l'ancien Gouvernement et que l'on voudrait maintenant faire excuser par la Chambre et le pays. Attendons que les électeurs aient l'occasion de se prononcer et nous verrons alors si mon honorable ami pourra les faire excuser. Il ne peut pas attendre beaucoup de sympathie de la part des électeurs sur une question qui les intéresse à un si haut point. A maintes et maintes reprises nous avons demandé des enquêtes et mon très honorable ami les a toujours refusées. Aux élections de 1908, après de nombreux avertissements, après qu'un coin du voile eût été soulevé, l'ex-premier ministre en a appelé aux électeurs, autant sur cette question du Transcontinental-national que sur toute autre question politique. Le mot d'ordre était: "Laissez Laurier finir son œuvre". En 1911, lorsqu'il prêchait partout sa politique de réciprocité avec les Etats-Unis, qui aurait eu pour résultat immédiat de rendre absolument inutile toute la partie du Transcontinental entre Winnipeg et Moncton, quel était son cri de ralliement? "Suivez mon panache blanc." Mais aujourd'hui qu'il est mis en présence des conclusions du rapport, appuyées sur les dépositions et les pièces justificatives, lorsqu'il est confondu par les terribles résultats de son discours de 1913, il doit se rendre compte que le jour de la rétribution est arrivé et, torturé par les cauchemars, harcelé par sa conscience, comme Richard sur le champ de bataille de Bosworth, il doit dire: "Un cheval! un cheval! mon royaume pour un cheval." Il n'osera plus demander aux électeurs de lui laisser terminer son œuvre ni de suivre son panache blanc.

Ce pays est traversé par deux grandes voies ferrées sur lesquelles est écrite, pour ainsi dire, l'histoire des deux partis politiques. Quand le projet de la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien fut soumis au Parlement, le parti libéral qui était alors dans l'opposition n'avait pas assez d'anathèmes pour le dénoncer. Il prétendait que les recettes ne suffiraient pas au graissage des essieux; il disait que cette ligne irait aboutir à un océan de montagnes, dans la Colombie-Anglaise; il affirmait que le pays ne retirerait aucun avantage de cette entreprise et l'opposition libérale, comme un seul homme, vota contre le projet. La ligne fut construite malgré tout et elle est encore aujourd'hui la principale artère commerciale de ce pays; c'est grâce à elle que le Canada est devenu une grande nation et que nous avons pu mettre en valeur et distribuer dans le monde entier nos immenses richesses naturelles.

Prenons maintenant la partie du Transcontinental allant de Moncton à Winnipeg, construite par l'ancien ministère. Que nous enseigne ce long ruban d'acier sur le rôle politique des honorables membres de la gauche? D'un côté nous avons un chemin de fer qui a fait du Canada une nation; nos adversaires ne peuvent pas le nier et ils ne peuvent pas nier, non plus, qu'ils ont combattu la mise à exécution de ce projet. D'un autre côté, nous avons un chemin de fer qui a été conçu sans réflexion, construit dans l'ignorance et le gaspillage et qui, par des moyens malhonnêtes ou d'autres, a causé au pays une perte de $75,000,000—un chemin dont une partie aura très peu d'utilité, si elle n'est pas complètement inutile, et dont l'exploitation se soldera tous les ans par un déficit.

Le Canada peut supporter cette perte de $75,000,000, car notre crédit est très solide, nos ressources sont inépuisables et aux yeux du monde entier, le Canada est au premier rang du brillant assemblage de possessions qui forment l'empire britannique.

Mais aujourd'hui la lumière est faite, tous les faits concernant l'histoire des deux partis politiques au Canada, ont été mis au grand jour et la banqueroute du parti libéral est constatée. Quand les électeurs seront appelés à choisir entre les deux partis, n'y aurait-il que la leçon enseignée par ces deux chemins de fer, qu'elle suffirait pour leur indiquer la différence entre le véritable parti du progrès et le parti de l'opportunisme et des expédients. La politique de chemins de fer du parti conservateur a fait du Canada un pays grand et prospère. La politique de chemins de fer du parti libéral a imprimé une tache sur notre blason national. Lorsque les électeurs canadiens auront pris connaissance de ce rapport, personne n'osera leur demander de suivre le panache blanc ou de permettre à l'honorable chef de l'opposition de terminer son œuvre.

Sans entrer dans les détails d'une question qui a déjà occupé si longtemps le temps de la Chambre et que le pays aura à juger la première fois qu'il sera appelé à se prononcer entre les deux partis, je me borne à dire qu'en dépit des critiques de l'honorable député de Renfrew-sud, le rapport de la commission d'enquête contient la preuve que le parti libéral a sacrifié le crédit et l'argent du pays, qu'il a tout sacrifié, pour satisfaire aux exigences de ses partisans.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Monsieur l'Orateur, le présent débat et les raisons qui lui ont donné lieu sont remarquables sous plusieurs rapports, mais plus le débat se prolonge, plus il devient évident qu'un gouvernement et un parti sont condamnés pour avoir mené une entreprise à bonne fin. C'est la première fois qu'il m'est donné d'entendre des critiques inspirées par de pareils motifs. Il est souvent arrivé qu'on a reproché à un gouvernement d'avoir mal exécuté certains travaux et d'avoir ainsi mal employé les deniers publics.

Ce débat, qui est basé sur ce rapport, est presque unique en son genre, en ce sens que chaque mot de ce document et chaque parole prononcée au cours de cette discussion font ressortir l'idée que le Canada a reçu des mains de l'ancien cabinet libéral une œuvre qui revêt un degré de perfection insurpassable dans tous les détails qui se rattachent à son édification, et qu'on ne peut soutenir la prétention qu'un seul dollar du trésor public a servi à des intérêts personnels ou à ceux d'un parti politique. Les membres de cette Chambre se rappelleront qu'il y a quelques jours à peine, l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a cité le cas d'un tronçon de chemin de fer—d'une longueur de 13 milles, je crois—bâti par le Gouvernement actuel et au sujet duquel le pays fut volé de $26,000; l'on a laissé entendre, à ce propos—supposition qui n'a certainement pas été réfutée—qu'on avait effectué cette dépense supplémentaire à seule fin d'influencer le résultat d'une élection partielle tenue dans cette région. Etablissons une comparaison entre cette attitude et le fait que nous constatons ici—une dépense de plus de $100,000,000 dont pas un seul dollar n'a servi à des intérêts particuliers ni à des intértês de parti, s'il faut en croire ce qu'on lit dans ce rapport et ce qu'on a entendu, au cours de ce débat, alors que, d'autre part, on se trouve en présence d'un chemin de fer d'une longueur de 13 milles et dont la construction a permis qu'on détournât $26,000 du montant total du coût de cet ouvrage, et cela à l'avantage direct du parti et à celui de certains amis politiques.

M. J. D. REID: Ce n'est pas exact.

M. OLIVER: Je me contente de dire que ce sont là les faits exposés par l'honorable représentant de Carleton.

M. REID: Ils ne comportent pas cette conclusion.

M. OLIVER: On ne peut conclure autrement et on n'a pas contredit cette conclusion.

M. REID: Au contraire, c'est ce qu'on a fait.

M. OLIVER: Le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux aura l'occasion, en temps utile, de discuter cette question.

M. REID: Les faits avancés par l'honorable député de Carleton n'ont pas été corroborés. Nous allons faire une enquête pour établir ce qu'il y a de vrai dans cette allégation.

M. LEMIEUX: L'honorable député de York (M. McLeod) a corroboré ce qu'a affirmé mon honorable ami de Carleton.

M. OLIVER: Je crois que l'honorable représentant d'York a corroboré la substance des affirmations de l'honorable député de Carleton. Je suis prêt à m'en tenir à cela. Il appartient au Gouvernement de s'enquérir, en la façon voulue, de la nature et des détails de l'affaire. Lorsque l'honorable représentant de Carleton a demandé la nomination d'une commission royale pour faire une enquête en cette affaire, le Gouvernement n'a soufflé mot; les

ministres n'ont pas même daigné répondre à mon honorable ami.

M. REID: A seule fin de renseigner l'honorable député, je dirai qu'on a nommé une commission d'enquête.

Sir WILFRID LAURIER: Quand cela?

M. OLIVER: Je suis heureux d'apprendre cette nouvelle.

M. REID: Il y a à peine quelques jours, j'ai signé l'arrêté du conseil se rapportant à cette enquête.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est le nom du commissaire enquêteur.

M. REID: M. R. A. Pringle, C.R., a été choisi pour tenir une enquête. Je ne puis dire si l'enquête est déjà ouverte, mais je le crois. Plusieurs jours se sont écoulés depuis que j'ai signé ce document.

M. OLIVER: Je suis certain que la Chambre est très heureuse d'entendre l'honorable ministre annoncer qu'il a jugé à propos de prendre l'initiative qu'on lui a proposée, et dont je suis heureux de le féliciter.

M. REID: La seule différence qui existe entre mon attitude et celle des honorables membres de la gauche, c'est qu'ils n'ont pas tenu certaine enquête qu'on a réclamée de leur part, il y a déjà plusieurs années.

M. OLIVER: Il n'y avait rien qui pût prêter à une enquête et la preuve contenue dans ce rapport, dont la préparation a coûté $60,000 au Trésor public, sans compter le labeur ardu de deux hommes les plus habiles et les plus renseignés qu'il a pu trouver, établit simplement qu'il n'y avait pas lieu de faire une enquête. Je suis heureux de constater que l'honorable ministre a pris l'initiative dont il a parlé, c'est certainement un acte qui est à sa louange ainsi qu'à celle du Gouvernement. Les faits soumis à la Chambre justifiait certainement une telle enquête. Je m'arrêterai là-dessus. Nous avons ces deux cas, d'une part, une dépense de $100,000,000 et, de l'autre, la construction d'à peine 12 à 13 milles de voie ferrée, et le Gouvernement ne peut sortir de cette impasse où il est acculé, à moins qu'il ne nomme une commission royale.

Ceux d'entre nous qui ont fait partie de la Chambre en 1903, et qui ont l'avantage de se retrouver ici aujourd'hui reconnaissent que le débat poursuivi par les honorables membres de la droite est la conséquence de l'attitude qu'ils ont prise en 1903, alors qu'ils siégeaient à la gauche. La base d'argumentation qui servait à toutes leurs harangues, du commencement à la fin, c'était qu'il ne devait pas y avoir de voie ferrée pour faire concurrence au Pacifique-Canadien. C'est là et c'est là uniquement en partie le fond de leur argumentation. De même qu'en 1903 ils ont combattu le projet de sir Wilfrid Laurier pour assurer la concurrence en matière de transports, ainsi que le développement des quatre provinces de l'Ouest—idée qu'ils ont combattue dès le commencement de l'été jusqu'aux premières neiges de l'hiver, dans l'intérêt exclusif d'un chemin de fer de ces provinces—de même, aujourd'hui, en se servant du rapport d'une commission préjugée et d'arguments de toute nature, en cette Chambre, ils indiquent leur conviction que le Gouvernement est prêt à empêcher l'exécution complète de la seule entreprise en vue qui peut fournir aux quatres provinces de l'Ouest les avantages d'une concurrence efficace en matière de transport par chemin de fer.

Je rappellerai l'état de choses, tel qu'il existait, et qui a donné lieu, et cela, d'une façon impérative, à l'idée de cette entreprise. Nous étions alors en 1903, et dès 1886 nous avions eu des chemins de fer, dans ces provinces de l'Ouest. Dix-sept années durant, nous avions eu les avantages des chemins de fer, dans cette partie du Canada, mais ces avantages relevaient du monopole d'un chemin de fer, et l'expérience démontre que l'existence d'un état de choses pareil nuit au progrès et au développement d'une région. La population de l'Ouest se trouvait alors dans cette situation vis-à-vis du chemin de fer Pacifique-Canadien: elle récoltait pour elle un boisseau de grain et le chemin de fer avait l'autre boisseau. Il est vrai que les gens qui avaient l'occasion de s'en servir ne manquaient pas des avantages de cette voie ferrée, mais aussi longtemps que ce monopole a été en vigueur, aussi longtemps le nombre de ceux qui se servaient des voies ferrées resta stationnaire. Je citerai à la Chambre des chiffres qui feront saisir cet état de choses et que je trouve dans le rapport du ministère de l'Intérieur. En 1878, à l'arrivée du parti conservateur au timon des affaires, on avait accordé 1,788 concessions de terre dans les trois provinces des prairies de l'Ouest. En 1886, le chemin de fer Pacifique-Canadien fut parachevé; nous eûmes donc les avantages d'une voie ferrée. En 1890, les lignes d'embranchement conduisant à Prince-Albert et à Edmonton furent construites

Le nombre total des concessions gratuites dans ces provinces des prairies fut de 1,857, soit une augmentation de moins de 100, de 1,878 à 1,896, sous le monopole d'un chemin de fer, et aussi, je dois l'avouer, à cause de la façon déplorable dont le Gouvernement qui dirigeait alors les affaires du pays administrait les terres publiques, et encore à cause du tarif alors en vigueur. Après l'arrivée du parti libéral à la direction des affaires, après le changement opéré dans la politique relative aux terres fédérales, à celle concernant l'immigration et à la politique tarifaire, on constata une augmentation dans le nombre des colons, au point qu'en 1901 les concessions gratuites de terre atteignaient le chiffre de 8,167, soit une augmentation substantielle, bien que le système d'accaparement par le chemin de fer en question se continuât. On se rappellera, toutefois, qu'il s'est produit, grâce à l'attitude du gouvernement libéral, une diminution sensible dans les prix de transport par chemin de fer, conséquence de la convention passée avec la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, lors de la construction de la ligne dans la passe du Nid-de-Corbeau. Abaissement des tarifs de transport par chemin de fer, meilleure administration des terres fédérales, diminution du tarif qui pesait sur le peuple, confiance générale dans le bon vouloir et dans la bonne foi du gouvernement libéral, tout cela contribua puissamment au développement et à la colonisation des provinces des prairies. Le progrès s'accentua d'année en année au point qu'en 1903, on a concédé 31,383 lots dans les trois provinces des prairies.

Le Canada qui avait fait preuve d'inactivité de 1876 à 1896, avait pris définitivement son élan vers le progrès. Aussi, en 1903, on enregistra 31,383 concessions de terre. Le gouvernement de ce temps-là comprit la situation; il reconnut la nécessité de pourvoir à cette énorme augmentation dans le nombre des colons et cultivateurs et à l'augmentation qui se produirait encore, suivant toutes les prévisions raisonnables. C'est parce que le Gouvernement d'alors a reconnu la nécessité de faire face à ce développement, résultat de sa politique, que, après avoir tenu un compte sérieux de toutes les circonstances, il vit qu'il fallait développer l'Ouest, au point de vue du service de chemin de fer et que, si l'on voulait que ce dernier développement eût des résultats avantageux, il fallait que ce service fût sur un pied de concurrence. Et c'est alors que fut passée la convention du Grand-Tronc-Pacifique. Telle fut la raison d'être de cette convention qui avait pour but de provoquer la concurrence des chemins de fer dans les trois provinces des prairies. A cause de cela, cette politique fut combattue par le parti conservateur d'alors, conduit par le premier ministre d'aujourd'hui, et cela, à tous les points de vue imaginables, du mois de juillet au commencement de l'hiver.

[M. Oliver.]

L'opposition réussit à retarder la signature de la convention, au point que l'état favorable du marché monétaire, en 1903, et sur lequel le Gouvernement et le pays comptaient pour faire exécuter le projet, suivant les conditions agréées, se modifia. En 1904, il devint nécessaire de conclure une autre convention moins avantageuse pour le pays, tout cela, à cause du travail accompli par l'opposition d'alors qui combattait en faveur du monopole du réseau déjà établi dans les provinces des prairies, exemple que suivent, aujourd'hui, les honorables membres de la droite qui sont en faveur du monopole pour le transport des marchandises par chemin de fer, dans ces provinces.

Les immigrants accoururent de toutes les parties du monde dès qu'ils eurent appris que l'établissement d'un nouveau réseau de chemin de fer allait venir faire concurrence aux autres voies ferrées de l'Ouest; les demandes de terres se firent de plus en plus nombreuses jusqu'en 1911, alors qu'elles se chiffrèrent à 44,479, parce que les gens avaient la certitude que le Gouvernement était de bonne foi, qu'il allait favoriser, dans les trois provinces des prairies, le développement et la concurrence en matière de transport, et leur donner l'accès du littoral du Pacifique.

Dès que le Gouvernement actuel fut arrivé au timon des affaires, il s'empressa de manifester son hostilité constante à l'égard de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique; il institua sa commission d'enquête et insista pour obtenir que la partie de la ligne relevant de son autorité fût d'un type inférieur. Force m'est de déclarer que sous le régime actuel la gestion du domaine public n'a pas été aussi satisfaisante que sous le régime libéral, et que la masse de la population incline à croire que le Gouvernement actuel n'en use pas envers les colons avec autant de bonne foi que son prédécesseur. C'est ce qui a amené la diminution du nombre des demandes en concession de terre. En 1911, il y eut 44,479 de ces concessions; en 1913, il n'y en avait que 33,699—soit, en deux ans, une diminutions de plus de 10,000.

Il serait peut-être bon de jeter un coup d'œil sur la vente des terres dans les provinces des prairies. En 1893, les différentes compagnies de chemin de fer ayant obtenu des subventions en terres, en vendaient 120,000 acres à $2.93 chacune. En 1895, elles en vendaient 114,000 à $1.94. C'est à ce prix-là que se vendait alors la terre dans les provinces de l'Ouest. En 1903, l'augmentation prodigieuse du nombre des concessions gratuites de terre donait naturellement beaucoup plus d'activité à la vente des terres; aussi s'en vendait-il 4,229,000 acres à raison de $3.46 chacune. Pour faire voir que les gens ne cessèrent jamais d'avoir la plus entière confiance en la valeur des terres tant qu'ils eurent la certitude qu'il y aurait concurrence en matière de transport par chemin de fer, je dirai qu'en 1911 on vendait 1,466,000 acres de terre à $13.59; en 1912, 1,320,000 acres à $13.70, et qu'à l'expiration de la deuxième année du régime actuel, en 1913, on en avait vendu 707,000 acres à $13.95; c'est-à-dire que si le prix était resté à peu près le même, le nombre des ventes avait décru exactement dans la même proportion que les concessions gratuites.

Pas n'est besoin de bien longues observations pour démontrer qu'en un pays où les distances sont si grandes, la question du transport tient naturellement une place fort importante. La production est au premier plan; le transport vient immédiatement après. Mais la production n'est possible qu'à la condition que le transport s'effectue dans des conditions satisfaisantes. Il n'est donc pas nécessaire de rappeler que si nous tenons à ce que les provinces de l'Ouest récoltent d'abondantes moissons, nous devons faire en sorte que les produits en puissent être transportés vers les débouchés. Qu'il me soit permis de donner en quelques mots une idée du volume actuel de la production et de ce qu'il sera vraisemblablement plus tard, grâce aux moyens de transport.

En 1901, la superficie des terres en culture n'était, dans les provinces de l'Ouest, que d'environ 2,500,000 acres.

En 1911, il y avait moins de 18,000,000 d'acres en culture et la surface cultiveée est restée à peu près la même. A l'heure actuelle, la superficie de terres mises en culture dans les trois provinces de l'Ouest est de moins de 18,000,000 d'acres. Le domaine public comprend au moins 150 millions d'acres de terre en majeure partie aliénée et entièrement arpentée. Il y a donc lieu de présumer que nous avons là un vaste territoire propre à être mis en valeur; or, de ces 150,000,000 il n'en est que 18,000,000 qui soient en culture, et cependant on y a récolté environ 450,000,000 de boisseaux de grain. Nous avons fourni un trafic rémunérateur à des voies ferrées d'une longueur de 1,000 milles. Si l'exploitation de 18,000,000 d'acres de terre a donné un tel résultat, la possibilité de la mise en culture du reste de la superficie de 150,000,000 d'acres devrait indiquer assez clairement aux membres du Parlement la voie qu'ils doivent suivre en matière de transport. On ne saurait songer à mettre en culture le reste de ces 150,000,000 d'acres de terre avant d'avoir assuré le transport en des conditions favorables des produits des terres déjà en exploitation.

Outre les 150,000,000 d'acres que nous avons vendus ou autrement aliénés, il nous en reste encore au moins 150,000,000 que l'on peut rendre productifs. Quand nous aurons mis en valeur 150,000,000 d'acres de terre, nous n'aurons encore accompli que la moitié de notre tâche en matière de développement. La mise en culture de cet autre territoire de 150,000,000 d'acres constitue, j'en conviens, un problème plus épineux que celle des 150,000,000 d'acres déjà aliénés. Toutefois, la nature du sol, le climat, les conditions, tout indique que ce territoire est susceptible de mise en valeur et de développement. Et cependant les membres de la droite s'efforcent de jeter l'alarme dans les esprits parce que l'on a fait des frais considérables pour obtenir que le transport s'effectuât en des conditions qui sont absolument indispensables, si l'on veut que le développement s'accomplisse dans une mesure appréciable.

Certes, je tiens compte comme il convient des ressources financières du pays; je m'en voudrais de conseiller le gaspillage sous une forme quelconque. Mais s'il est vrai que le Transcontinental a coûté ou coûtera $200,000,000, il est incontestable, d'autre part, que cette dépense est marquée au coin de la prévoyance et de la saine économie, puisqu'elle permettra de donner aux provinces de l'Ouest un développement qu'elles n'auraient pas connu sans cela. Le Gouvernement actuel ne se fait pas scrupule, lui non plus, de consacrer de l'argent à l'amélioration des moyens de transport.

L'approfondissement du canal Welland va entraîner une dépense de $50,000,000. Va-t-il faire courir l'intérêt de ce capital depuis aujourd'hui jusqu'à une date loin-

taine dans le but de répandre l'alarme dans le pays et de faire croire au coût excessif de cette entreprise? Il s'en gardera bien. Et cependant, qui est-ce qui profitera de l'approfondissement du canal Welland? Si l'on fait exécuter cette entreprise pour la gloire, nous nous plaisons à espérer que ce sera aussi, du moins dans une certaine mesure, pour le plus grand bien du Canada; mais elle favorisera les chemins de fer et les producteurs des Etats-Unis au même degré que ceux du Canada. Puisque les membres du cabinet se font un mérite de consacrer $50,000,000 à l'approfondissement d'un canal, puisqu'ils se font gloire d'une dépense dont la moitié au moins profitera à la nation avec laquelle ils déclaraient ne vouloir avoir de relations de commerce d'aucune sorte, les gens ne sauraient trouver mauvais que l'on consacre $50,000,000 ou même $100,000,000 à la construction d'une ligne de chemin de fer entièrement située en territoire canadien et qui favorisera le développement du trafic de nos ports de l'Atlantique autant qu'elle facilitera le transport des produits de l'Ouest. En l'absence d'un tel chemin de fer, l'exploitation du sol des prairies et l'épanouissement du trafic dans nos ports du littoral de l'Atlantique seraient choses impossibles.

J'ai dit que l'augmentation de la production, dans l'Ouest, dépend des conditions dans lesquelles elle s'obtient: de la nature du sol, du climat, du coût de la terre et de ce que la vie coûte au cultivateur; mais elle dépend aussi de ce qu'il en coûte pour faire rendre les produits aux débouchés. A propos de l'écoulement des récoltes, je rappellerai qu'avant et même depuis le lancement du projet du Grand-Tronc-Pacifique, la population de l'Ouest était presque chaque année témoin de ce que l'on est convenu d'appeler la paralysie du transport. Après la moisson, notre grain était expédié à la tête des lacs et les gens en écoulaient autant que les navires en pouvaient transporter sur les lacs dans le cours de l'été; le reste, les cultivateurs ou les marchands étaient obligés de le garder, ou on le laissait dans les élévateurs de tête de ligne jusqu'au printemps suivant. Dans ces conditions, chaque cultivateur était tenu de s'efforcer d'expédier son grain avant la venue de l'hiver. Quand il y réussissait, il gagnait l'intérêt de l'argent qu'il pouvait devoir et n'avait pas à payer de frais d'emmagasinage jusqu'au printemps suivant. L'emmagasinage de chaque boisseau de grain dans les élévateurs coûtant un sou par mois, il se trouvait que le producteur perdait au moins cinq cents sur chaque boisseau de grain qu'il n'avait pu expédier. En outre, l'empressement que chacun mettait à écouler son grain dans le but d'économiser 5 cents par boisseau amenait l'encombrement des voies de transport, encombrement qui ne faisait qu'ajouter au chiffre des pertes, car l'acheteur étant incapable, vu l'insuffisance du nombre des wagons disponibles, de faire transporter le grain jusqu'aux lacs, était obligé de faire la part des risques et offrait un prix moins élevé. Ainsi, le cultivateur qui n'avait pu expédier son grain à l'automne était tenu de subir une perte d'au moins 5 cents par boisseau du chef de l'emmagasinage, et s'il se trouvait obligé de vendre son grain, il lui fallait peut-être encore perdre encore 5 cents par boisseau par suite de l'encombrement des voies de transport vers l'époque de la clôture de la navigation.

Supposons une récolte de 100,000,000 de boisseaux dont 50,000,000 s'expédieraient à l'automne même; sur chacun des 50,000,000 de boisseaux qui resteraient, le producteur perdrait 5 cents et peut-être même 10 cents, suivant la gravité de l'encombrement des transport. La perte serait donc d'au moins $2,500,000 et pourrait se chiffrer à $5,000,000, comme cela s'est certainement vu en 1911. Le seul moyen que l'on ait de remédier à cet état de choses, c'est de faire en sorte que le transport entre les champs de blé et les ports de mer puisse se faire par chemin de fer du commencement à la fin de l'année. Mais, dira-t-on, la récolte de cette année a été la plus abondante, et il n'y a pas eu d'encombrement: les chemins de fer ont réussi à transporter tout le grain jusqu'aux ports des lacs et, à vrai dire, on avait écoulé les trois quarts de tout le grain marchand dès avant la clôture de la navigation. Certes, s'il devait en être ainsi chaque année, il n'y aurait plus lieu de se plaindre de l'encombrement des voies de transport.

Les conditions ont été exceptionnelles l'an dernier; la récolte a été prête de bonne heure, et a donné une paille légère, facilement battue, les conditions climatériques étaient favorables, et les chemins de fer étaient mieux outillés qu'ils ne l'avaient jamais été. Mais, dira-t-on, une autre année sera tout aussi bonne; pourquoi prétendez-vous qu'il faille une

communication ininterrompue par voie ferrée avec les champs de blé de l'Ouest, lorsque le matériel actuel vous permet de sortir votre grain sans les difficultés et les pertes d'un encombrement? Voici la situation à laquelle nous avons à faire face. Notre production a fortement augmentée; notre exportation de l'an dernier était de 90,000,000 de boisseaux, dont la majeure partie a été jetée sur le marché de Liverpool en moins de trois mois, et il en est résulté une réduction de 3 à 6 cents le boisseau dans le prix du blé manitobain. De sorte que nous avons maintenant de nouvelles conditions; nous avons contourné l'encombrement, mais nous sommes en aussi mauvaise posture que jamais, car après avoir jeté notre immense production à la fois sur le marché, le prix en a été diminué, et la perte a été aussi forte que si l'encombrement des transports avaient persisté. Voilà la situation: nous perdons à cause de l'emmagasinage, si le grain n'est pas expédié; nous perdons à cause de l'encombrement, si le nombre des wagons est insuffisant, et nous perdons à cause de la diminution des prix du marché, si toutes les conditions sont favorables. Je répète qu'il n'y a qu'un remède à cela, et c'est la communication par rail ininterrompue, entre les champs de blé et les ports de l'Atlantique, de sorte que le grain puisse être expédié sur demande, et de sorte qu'il n'y ait pas d'encombrement, pas de frais pour l'emmagasinage d'hiver, et pas de réduction dans les prix du marché. Disons que nous aurions exporté 90,000,000 de boisseaux l'an dernier, et que cette consignation aurait avancé sans nuire aux prix du marché universel; je sais de source certaine que sur au moins 60,000,000 de boisseaux de notre récolte de l'an dernier, les cultivateurs—car tout leur revient—ont perdu de 4 à 6 cents par boisseau, parce qu'on a tout jeté ce blé sur le marché de Liverpool dans un délai très bref. C'est-à-dire que les cultivateurs de l'Ouest ont perdu, pendant ces temps précaires, $3,000,000 en bel argent sonnant, à cause des conditions d'alors. C'est pour obvier à cette situation que l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique a été proposée au peuple du Canada telle qu'elle était alors, pour l'époque, et pour satisfaire à tous les besoins et à toutes les urgences expliqués dans le discours du très honorable premier ministre d'alors. Chaque mot et chaque ligne de ce discours ont été justifiés et même plus que justifiés par les événements postérieurs.

Nous avions une ligne entre les champs de blé et les ports de l'Atlantique, mais il était évident que ce réseau était construit de telle façon qu'il ne pouvait pas transporter la récolte avec profit à la fois pour le chemin de fer et pour le producteur. La distance était trop grande, les rampes trop fortes, les courbes trop courtes. Si l'on doit transporter la récolte de l'Ouest comme elle devrait l'être, par voie ferrée à cœur d'année, il faut qu'elle le soit par un autre chemin de fer construit sur la ligne la plus courte d'un point à un autre, avec les rampes les moins hautes et les courbes les plus allongées, de sorte qu'il y ait la moindre distance possible à parcourir et que le coût de ce parcours soit le plus léger possible. Il peut se faire qu'après tout ce qui a été exécuté, le but ne soit pas encore atteint, mais c'était le devoir du Gouvernement de l'époque ou de toute autre époque d'utiliser les ressources du Canada le mieux qu'il lui fût possible à quelque prix que ce soit pour atteindre ce but. Mon honorable ami qui vient de parler a dit —et son affirmation a été faite et répétée par d'autres députés—qu'on a soumis le projet à la Chambre avant qu'on ne se fut suffisamment renseigné sur le pays que le réseau devait traverser. Tout ce que je puis dire, c'est que le dernier rail a été placé entre Winnipeg et Québec, et il est notoire que la ligne entre ces deux centres est la plus courte qu'on pouvait obtenir. Il est notoire qu'il n'y a pas entre Winnipeg et Moncton une rampe supérieure au maximum décrété par la convention, sauf là où le Gouvernement actuel, dans le but de détruire la raison du réseau, a délibérément, et contrairement à la convention avec le Grand-Tronc, placé des rampes supérieures.

Je suis d'avis qu'on croit en général que l'ancien gouvernement a tenté de faire l'impossible quand il a entrepris de construire une ligne, des champs de blé aux ports de l'Atlantique, qui pouvait faire concurrence aux lignes qui vont aux ports des Etats-Unis, et qu'une semblable ligne serait impraticable pour le transport économique du grain. Permettez-moi de vous donner des chiffres sur ce point seulement. De Winnipeg à Saint-Jean, par voie du Transcontinental jusqu'à Chipman, allouant 75 milles de là à Saint-Jean, qui est la distance exacte par rail, le trajet est de 1,825 milles. C'est 80 milles de moins que par la voie du Pacifique-Canadien de Winnipeg à Saint-Jean, 60 milles de plus que la route du Pacifique-Canadien de Winnipeg à Boston par

voie de Montréal, 100 milles de plus que le Grand-Tronc; le Grand-Tronc-Pacifique, par voie de Winnipeg, Cochrane et Montréal, à Portland, et 15 milles de plus que le Grand-Tronc par Montréal à New-York. S'il est vrai qu'il y a certains désavantages pour la route de Portland, le Transcontinental est encore à une distance qui lui permet de rivaliser; sur une longueur de 1,800 milles, une distance de 100 milles n'est pas tant après tout. Si à part les distances à parcourir vous prenez en considération que sur chacun des 1,825 milles du Transcontinental, un chargement peut être transporté au minimum absolu du coût et que c'est la seule route conduisant à tous ces ports, je crois que vous admettrez, en ce qui concerne la concurrence, que nous avons créé un chemin de fer qui peut rivaliser avec succès contre tous les autres pour le transport du grain jusqu'à Saint-Jean contre toutes les lignes américaines, y compris la ligne de Portland.

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

Reprise de la séance.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, quand la Chambre a suspendu sa séance, à six heures, j'étais à traiter des distances sur la section Est du Transcontinental, depuis Winnipeg jusqu'à Saint-Jean, et à comparer ces distances avec celles de Winnipeg aux ports américains par la voie du Grand-Tronc ou du Pacifique-Canadien. Cette comparaison établit clairement que la distance à Saint-Jean est quelque peu plus grande que la distance à Portland, Boston et New-York. Cependant, c'est un fait reconnu que ce n'est pas une légère différence dans les distances qui influence la direction du transport des marchandises, comme on peut facilement le constater dans le cas du Pacifique-Canadien qui transporte le grain de Fort-William à Saint-Jean, quoique cette route soit de 140 milles plus longue que celle de Fort-William à Boston, en passant par Montréal. Cela démontre que les chemins de fer ne dépendent pas absolument des distances réelles. Cependant, si nous laissons cela de côté, il est évident que la distance à Saint-Jean est plus grande que la distance aux ports américains de New-York, Portland et Boston. Si par un moyen quelconque il était possible d'amener les ports de Boston, New-York et Portland sous la juridiction du Canada, ou de les faire passer au Canada, pour un prix raisonnable, c'est ce que nous ferions. Une autre chose que nous pourrions faire serait de laisser les choses dans leur état actuel, laisser nos ports des Provinces maritimes sans concurrence entre chemins de fer, de laisser ces provinces sans communication avec les provinces des prairies, traitant ces ports et ces provinces comme s'ils ne faisaient pas partie de notre vie économique et n'avaient aucun intérêt dans le Dominion; les laisser pratiquement comme ils ont été depuis qu'ils font partie de la Confédération, pour ainsi dire sur la voie d'évitement. Nous pouvons supposer que c'est une des choses que nous pourrions faire. Vu l'impossibilité de convertir les ports américains en ports canadiens, nous ne partageons pas l'opinion de nos amis de l'autre côté de la Chambre, opinion définie par leur déclaration sur la première présentation du projet, et maintenant avec presque autant de vigueur au cours des débats de ces derniers jours quand ils appuient la déclaration précise de leurs commissaires que la section du Transcontinental à l'est de Québec n'aurait jamais dû être construite, que sa construction a été un gaspillage, et nous endossons et justifions la conduite de l'ancien Gouvernement qui a employé les ressources de ce pays à la construction d'une ligne de chemin de fer de Winnipeg à Saint-Jean, en passant par Québec, la ligne la plus courte possible entre ces deux points et ayant tous les avantages possibles dans les pentes, les courbes et toutes les améliorations du monde des chemins de fer modernes. Pour faire cela, il faut de l'argent; il faut beaucoup d'argent, mais j'affirme que le Canada en tire un grand avantage en établissant d'une manière pratique et profitable des communications par chemin de fer entre les ports d'hiver et les Provinces maritimes d'une part et les provinces des prairies et la côte du Pacifique d'autre part. Pour ce qui est du montant dépensé, peu importe qu'il soit gros ou petit; si le Canada doit devenir un grand pays, il faut que toutes les parties puissent communiquer les unes avec les autres, de sorte que chaque province puisse établir son commerce avec les autres provinces. En leur procurant le transport par chemins de fer, comme la chose leur est donnée par la construction du Transcontinental, les industries des Provinces maritimes ont accès aux marchés des prairies aussi bien que les producteurs des provinces des prairies ont accès aux marchés du monde entier par les ports des Provinces maritimes et pour la première fois dans l'histoire du Dominion, ces provinces ont part ou vont avoir part à la vie commerciale du pays.

S'il est reconnu, comme la chose l'est, que nous avons créé une voie complète avec nos ports d'hiver, qui puisse rivaliser avec

les ports d'hiver des Etats-Unis, la question suivante se présente: est-ce qu'un chemin de fer de cette sorte, lorsqu'il sera construit, pourra faire une concurrence efficace et satisfaisante aux voies de transport par eau telles qu'elles existent présentement? Je sais que l'on considère comme admis qu'il ne le pourra pas. On croit qu'il est impossible qu'aucun chemin de fer fasse concurrence aux transports par eau; mais c'est une question qui demande à être examinée quelque peu. Je veux tout d'abord chasser de l'esprit des membres de cette Chambre qu'actuellement les transport par eau, ou par eau et chemin de fer, nous coûtent rien. Prenons Winnipeg comme point de départ. Je constate que le transport d'un boisseau de blé de Winnipeg à Fort-William coûte aujourd'hui 6 cents. C'est le prix ordinaire sur lequel est basé le transport du grain par chemin de fer dans les trois provinces. Nous payons donc 6 cents par boisseau de blé entre Winnipeg et Fort-William. Il faut payer ensuite trois quarts de cent par boisseau pour le nettoyer et le mettre dans les élévateurs pendant quinze jours. Il en coûte ensuite entre 2 à 6 cents pour le transporter par les lacs de Fort-William à Midland. Six cents, naturellement, est un prix anormal. C'est le prix le plus élevé, celui que l'on a payé en 1912, qui était une année de tarifs élevés; mais mettons que le prix variera entre 2 et 6 cents. Il peut avoir descendu plus bas que 2 cents à certaines époques, mais c'est arrivé très rarement, et on ne peut pas s'arrêter sérieusement à ce bas prix. A Midland il faut payer encore un demi-cent pour les frais de magasinage, et il y a ensuite le transport par chemin de fer de Midland à Montréal, qui varie entre 3 et 4 cents et demi, y compris les frais de magasinage à Montréal. Le transport d'un boisseau de blé de Winnipeg à Montréal coûte donc 12 cents et quart. C'est le taux minimum et le taux maximum est de 17 et trois quarts. L'entente récente concernant le transport du grain sur les Grands lacs aura l'effet d'augmenter plutôt que de diminuer les prix.

M. J. D. REID: Pourquoi?

M. OLIVER: A cause de la coalition entre les compagnies de navigation. Elles ont conclu cette entente afin de pouvoir augmenter les tarifs et si elles ne les augmentent pas elles auraient manqué leur but.

M. REID: Une autre compagnie est en voie de formation.

M. OLIVER: J'admets que les prix ayant été ainsi augmentés anormalement, une autre compagnie a chance alors de se former mais le but de cette coalition entre les compagnies de navigation sur les lacs, est d'augmenter les prix jusqu'au plus haut point possible et, conséquemment, nous devons nous attendre plutôt à une augmentation qu'à une diminution des prix de transport.

Le transport d'un boisseau de blé coûte donc de Winnipeg et Montréal entre 12c. ¼ et 17c. ¼. Je parle de l'expédition par les ports d'hiver, et, par conséquent, il faut ajouter cinq mois de magasinage pour cette partie de la récolte qui n'est pas expédiée à l'automne; c'est-à-dire cette partie de la récolte que l'on pourrait transporter directement par chemin de fer jusqu'à Saint-Jean. Nous avons donc un taux minimum de 12c. ¼ pour le transport et 5 cents de frais de magasinage, soit 17 cents ¼ pour tout le blé qui n'est pas expédié aussitôt après la récolte. On peut appliquer au transport direct par voie ferrée jusqu'à Saint-Jean le prix ordinaire pour les 419 milles entre Winnipeg et Fort-William qui est de 6 cents par boisseau. On a fait des calculs très subtiles au sujet du prix que coûterons les transports par le Grand-Tronc-Pacifique, mais je prendrai ce taux de 6 cents pour 419 milles, qui est le taux type pour le transport du blé dans l'Ontario.

M. J. D. REID: A-t-on payé 6 cents l'automne dernier au Grand-Tronc-Pacifique, au Pacifique-Canadien, et au Nord-Canadien?

M. OLIVER: Oui, c'est le taux qui a été payé.

M. REID: Fixé par les trois compagnies?

M. OLIVER: Ce taux a été fixé en vertu d'une convention entre le Gouvernement et le Pacifique-Canadien en 1897, et il a été maintenu depuis.

M. REID: C'est un taux uniforme?

M. OLIVER: Oui, et c'est sur ce taux qu'est basé le prix du transport du blé dans l'Ontario. Le prix n'est pas toujours le même par mille, parce que lorsque la distance est grande le taux est moins élevé, mais c'est la base. La distance entre Winnipeg et Saint-Jean est quatre fois et un tiers aussi grande que la distance entre Winnipeg et Fort-William et, conséquemment, le prix le plus élevé du transport du grain sur cette distance ne devrait pas être plus que quatre fois et un tiers le tarif en vigueur entre Winnipeg et Fort-William, c'est-à-dire 26 cents par boisseau.

Le taux entre Winnipeg et Fort-William a été fixé lorsque le chemin de fer entre ces deux villes était dans son premier état d'infériorité. La compagnie du Pacifique-Canadien n'avait pas à cette époque amélioré sa voie ni établi sa double voie. On considérait à cette époque que 6 cents étaeit un prixe profitable pour le transport du grain sur un chemin de fer qui était d'un type que l'on doit appeler un type inférieur; le Pacifique-Canadien entre Fort-William et Winnipeg avait été construit d'après le type de cette époque, lorsque les rampes de 1 p. 100 étaient considérées très bonnes.

M. WRIGHT: Comment le Grand-Tronc-Pacifique est-il arrivé à bénéficier de l'entente au sujet de la taxe imposée entre Winnipeg et Fort-William. Je croyais que lorsque le Grand-Tronc-Pacifique a été construit la taxe serait diminuée. Le Grand-Tronc-Pacifique est-il tenu à ce taux fixé par la convention entre l'ancien gouvernement et le Pacifique-Canadien?

M. OLIVER: Il n'y est certainement pas tenu; mais comme mon honorable ami le sait, toutes les compagnies de chemin de fer sont aujourd'hui soumises quant à leurs tarifs à la commission des chemins de fer, et, naturellement, elles font payer le tarif que leur permet d'imposer la commission des chemins de fer. Cette convention entre le Pacifique-Canadien et le Gouvernement, au sujet du tarif entre Winnipeg et Fort-William, a été approuvée, par la commission des chemins de fer, et alors les compagnies qui se font concurrence entre ces deux points exigent le même prix.

M. J. D. REID: Alors il n'y a aucune concurrence.

M. OLIVER: Non, il n'y en a pas.

M. REID: Mais elles pourraient exiger un taux moins élevé si elles le voulaient?

M. OLIVER: Certainement, elles le pourraient; mais nous ne devons pas supposer qu'elles le veulent ou le voudront jamais; ce serait trop demander. Le Grand-Tronc-Pacifique exigera le prix que la commission des chemins de fer lui permettra d'exiger. Nous avons créé cette commission dans le but de réglementer les tarifs, qui peuvent être établis suivant le capital placé dans l'entreprise et l'intérêt des clients de la ligne.

M. W. H. SHARPE: L'honorable député dit-il que la commission des chemins de fer n'a rien eu à faire dans la fixation du tarif pour le transport du blé entre Winnipeg et Fort-William?

M. OLIVER: Ce taux a été fixé longtemps avant l'existence de la commission des chemins de fer, mais cette commission l'a approuvé depuis. Elle pourrait le réduire demain, mais elle n'a pas encore jugé à propos de le faire. Dans tous les cas, il est impossible de transporter le grain sur cette distance sur un chemin de fer d'un type inférieur comme celui qui existait lorsque ce taux a été mis en vigueur. On a la preuve aujourd'hui qu'un chemin de fer du type du Grand-Tronc-Pacifique, tel qu'il a été spécifié dans le contrat entre cette compagnie et le Gouvernement, à une capacité presque double d'un chemin de fer du type du Pacifique-Canadien entre Winnipeg et Fort-William à l'époque où cette convention a été passée. Le Grand-Tronc-Pacifique pourrait transporter le blé sur les 419 milles de sa voie entre Winnipeg et Fort-William pour la moitié du prix que pouvait le faire le Pacifique-Canadien et dans l'état où était cette ligne lorsque la convention a été passée.

M. J. D. REID: Pourquoi ne le fait-il pas, et ne montre-t-il pas au peuple qu'il veut donner des tarifs réduits?

M. OLIVER: J'ai montré que le Grand-Tronc-Pacifique ne diminuera ce prix que lorsqu'il y sera forcé.

M. REID: Je croyais que vous aviez conclu avec cette compagnie une convention en vertu de laquelle elle serait obligée de faire les transports au plus bas prix possible.

M. OLIVER: Nous nous sommes engagés envers cette compagnie à lui construire une ligne sur laquelle elle pourrait transporter le grain au plus bas prix possible, mais nous avons dans le même temps créé la commission des chemins de fer, à laquelle nous avons donné juridiction sur les tarifs de transport des chemins de fer qu'elle doit fixer en tenant compte des intérêts des deux parties à la transaction. Nous ne pouvons espérer que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique plus que celle du Canadien-Pacifique, ou toute autre compagnie de chemin de fer, fasse ces transports pour un prix moindre que celui qui sera fixé par la commission des chemins de fer.

Nous avons construit pour cette compagnie un chemin de fer qui lui permettra de faire ces transports pour la moitié moins qu'il en coûtait à la compagnie du Pacifique-Canadien sur ces 419 milles à l'époque où elle a consenti à transporter le grain pour 6 cents le boisseau. Je prétends donc

qu'avec un chemin de fer du type qu'aura le Grand-Tronc-Pacifique, si 6 cents par boisseau est un taux raisonnable entre Winnipeg et Fort-William pour le Pacifique-Canadien construit comme il l'était à cette époque, la moitié de ce prix pour chaque distance de 419 milles entre Winnipeg et Saint-Jean serait un taux raisonnable. En d'autres mots, au lieu de 25 cents, 13 cents serait un taux également avantageux, comparé à celui que la compagnie du Pacifique-Canadien a exigé à cette époque et exige aujourd'hui.

Je ne dis pas que le Grand-Tronc-Pacifique devrait être forcé d'effectuer le transport à ce taux-là. C'est un taux théorique. Mais je trouve qu'il devrait être forcé par la commission des chemins de fer de transporter du grain de Winnipeg à Saint-Jean sur une ligne comme celle que nous leur avons promise et assurée tant que nous avons été capables, pour un tiers de moins que le taux que j'ai mentionné, c'est-à-dire d'après les calculs et les chiffres que je vous ai exposés à raison de 17 cents ½ le minot au lieu de 17 cents et tiers par voie des lacs et du chemin de fer avec entreposage d'hiver comme à présent. Je crois avoir parfaitement démontré que si cette ligne est achevée comme nous voulions qu'elle fût, nous aurons, en tous cas, établi une voie rivale par où le transport du grain en hiver ne coûtera pas plus que le minimum de frais d'entrepôt en hiver et de transport par lacs et chemins de fer en été. Et en ayant l'avantage d'un entier parcours par chemin de fer à ce taux nous avons là même un moyen de réglementer les prix actuels de transport par lacs et chemins de fer. J'ai parlé du taux minimum; mais le taux maximum par voie des lacs et du chemin de fer, sans entreposage, égale le taux que j'ai mentionné pour entier parcours par chemin de fer jusqu'à Saint-Jean.

M. J. D. REID: Ce taux de 6 cents établi par le Pacifique-Canadien est-il fixe ou si la commission des chemins de fer peut le modifier?

M. OLIVER: Elle pourrait le réduire. Elle pourrait certainement agir ainsi à l'égard du Grand-Tronc.

M. REID: Je parle du Pacifique-Canadien.

M. OLIVER: Je ne sais pas si elle le pourrait à l'égard du Pacifique-Canadien, parce qu'il est intervenu un accord.

M. REID: C'est la première fois que j'en entends parler.

M. OLIVER: Mais je suis certain que la commission des chemins de fer exerce son autorité sur les tarifs du Grand-Tronc. Si nous pouvons nous assurer ce taux-là à l'année, nous aurons fait disparaître et l'encombrement du trafic de grain en automne et la dépression du marché de Liverpool résultant de l'envoi de notre grain en trop peu de temps.

Je l'ai dit, cela seul ajouterait à la récolte du Nord-Ouest une valeur de $2,500,000 à $7,000,000 ou $8,000,000 par année, valeur qui augmenterait en proportion de la récolte. Le Gouvernement actuel sait quels dommages l'encombrement du trafic de grain a déjà causés. C'est même pour cela qu'il veut construire des élévateurs régionaux à l'intérieur. Il en a déjà trois en voie de construction, qui vont coûter $4,500,000. Nous prétendons, cependant, que s'il veut achever le Grand-Tronc-Pacifique comme nous avons voulu qu'il le fût, il n'a pas besoin de faire construire de ces élévateurs pour prévenir l'encombrement du trafic, et ses tristes résultats, ni la dépression du marché de Liverpool encore plus dommageable pour nous. C'est en faisant passer ce chemin de fer où il le fait passer, et en respectant les conditions qui devaient d'abord présider à sa construction, que le Gouvernement aura résolu le problème du transport de notre grain. Toute dérogation à ces conditions qui consisterait à allonger la ligne à en modifier les profils, à tenter de faire croire la compagnie incapable de trouver les fonds nécessaires au succès de l'entreprise, serait un coup porté au bien-être, au progrès et à la prospérité de la région des prairies de l'Ouest et du Canada tout entier, car pas un Canadien n'oublie que c'est sur la prochaine récolte du Nord-Ouest et sur les prix à en retirer que ce pays compte pour obtenir l'aide dont il peut avoir besoin dans les circonstances actuelles.

M. MORPHY: L'honorable député pense-t-il que si la construction de la ligne coûtait $100,000,000 de moins, la compagnie pourrait réduire les prix de transport des marchandises?

M. OLIVER: Toutes choses égales d'ailleurs, oui, assurément, elle le pourrait.

M. MORPHY: Même si la construction coûtait $40,000,000 de moins?

M. OLIVER: Ou même $10,000,000 de moins, c'est admis. Mais si économique qu'en soit la construction, la ligne ne

peut. à ce prix-là, rapporter profit que si elle est courte, directe et à rampes douces. C'est ce dont on pourra se rendre compte en comparant le Grand-Tronc et le Nord-Canadien. Celui-ci, on l'avouera, a été construit à bon marché, en utilisant les rampes d'impulsion et en ne craignant point d'allonger le parcours et les courbes. Mais je suis encore à me demander si c'est le Nord-Canadien qui va résoudre le problème du transport de notre grain et si l'exploitation de cette ligne va profiter au pays sans en même temps lui coûter très cher.

M. MORPHY: Il paraît qu'elle a transporté 40,000,000 de boisseaux de grain, l'année dernière, au taux courant. Vous ne le niez pas?

M. OLIVER: Non.

M. MORPHY: On n'a pas fait d'objection aux taux?

M. OLIVER: Non.

M. MORPHY: Alors? elle nous est utile.

M. OLIVER: Certainement, et nous ne nous en plaignons pas plus que de ce qu'elle a fait, comme ligne de l'Ouest, pour amener le grain à la tête des lacs. Mais il y a une heure et demie que je cherche à démontrer que ce n'est pas là quand même résoudre le problème du transport de notre grain sur le marché; qu'il faut modifier les conditions de transport entre la tête des lacs et l'océan, si nous voulons retirer de nos produits assez de profit pour pouvoir augmenter notre production et assurer ainsi la prospérité du Canada; que les conditions de cette partie du Nord-Canadien qui est parallèle au Grand-Tronc sont, au dire de la droite, celles qui devraient régner par rapport au Grand-Tronc; mais que le résultat des opérations du Grand-Tronc leur semble laisser à désirer et qu'ils ne reconnaissent plus, au point de vue financier, l'avantage qu'ils paraissaient d'abord attribuer à un chemin de fer de qualité inférieure par rapport à une ligne de qualité supérieure.

Il n'y a pas que la question du transport du grain en hiver qui contribue à nous assurer un débouché à l'année, il y a aussi celle du transport en été.

Par le Transcontinental, il n'y a entre Winnipeg et Québec, port maritime, qu'une distance de 1,344 milles. En prenant la même base que pour les taux de Winnipeg à Saint-Jean, je trouve que le transport de Winnipeg à Québec, tout par chemin de fer, reviendrait à 20 cents le boisseau.

Mais déduction faite d'un tiers, comme ce serait possible, ce prix serait de 13 cents ⅓ à l'année, tandis que le transport par lacs et chemin de fer entre Fort-William et Montréal, en été, nous coûte aujourd'hui au moins 12 cents ½ et 17 cents au maximum. Québec ne recevra jamais de grain des prairies en automne, ce grain se rendra à la tête du lac Supérieur. Mais il y aura un chemin de fer qui pourra amener le grain tout droit à Québec, et cela maintiendra dans de justes limites les prix exigés pour la traversée des lacs. L'expérience des trois ou quatre dernières années a prouvé que nous avions besoin d'un moyen comme celui-là pour empêcher la hausse des prix de transport par lacs et chemin de fer, sans quoi ils pourraient s'élever jusqu'à 17 cents, comme je l'ai dit.

M. J. D. REID: Ce ne serait qu'en automne.

M. OLIVER: Certainement. Mais pourquoi cet obstacle, si nous pouvons l'éviter? Longeant le canal Erié et l'Hudson, le New-York-Central non seulement transporte le grain, mais maintien le tarif à un chiffre raisonnable. Ainsi le Transcontinental entre Winnipeg et Québec aura le salutaire effet de maintenir dans de justes limites les tarifs d'exportation du grain en été, comme d'assurer en hiver, entre Winnipeg et Saint-Jean, un débouché avantageux. De cette façon, nous bénéficierons de la ligne l'hiver et l'été, et nous aurons résolu l'important problème qui s'impose à la méditation des producteurs de l'Ouest et qu'il faut résoudre si l'on ne veut paralyser le développement de ce pays. Nombreux sont nos concurrents sur le marché aux céréales. Nous avons surtout à redouter la république Argentine et l'Australie, deux grands pays qui possèdent de vastes étendues de terre encore inoccupées mais qui peuvent être consacrées à la culture du blé.

A moins de pouvoir livrer notre blé à un prix suffisamment bas, nous serons évincés par nos concurrents sur les marchés universels. Ne perdons pas de vue que nous ne sommes pas les seuls à produire du blé pour l'exportation; nous ne sommes pas les seuls pourvus de terres en abondance et à bon marché. C'est une concurrence impitoyable que se font l'Argentine, l'Australie et le Canada, et si le Canada ne prend les mesures propres à réduire ses frais en mettant à profit son moindre éloignement du marché, d'autres s'empareront de ce marché et nous devrons en faire notre deuil.

Un mot de la question des frais d'établissement. Même si nous avons pour nous la moindre distance, même si nous disposons d'une excellente voie ferrée, nous n'en serons pas plus avancés, si les frais d'établissement de cette entreprise sont exorbitants. Nos adversaires ont assumé l'agréable tâche de déclarer hautement et sans désemparer, et de s'efforcer de prouver que les frais d'établissement du Transcontinental sont tels que ce chemin de fer ne saurait tenir tête à la concurrence en ce qui regarde le transport du blé. La vérité, c'est que le Transcontinental, de Winnipeg à Saint-Jean doit coûter, tout compte fait, et une fois soldé le service des intérêts, un peu plus de $100,000 par mille, sur lesquels l'intérêt est payable au taux de 3 p. 100. C'est l'unique item imputable sur le capital de l'entreprise qu'il y ait lieu de faire entre en ligne de compte dans l'établissement des tarifs par la commission des chemins de fer; $3,000 par mille. La compagnie Union-Pacifique a, pour sa part, une dépense imputable sur le capital de $150,000 par mille, sur laquelle l'intérêt est payable au taux de 4 p. 100. En d'autres termes, tandis que le Transcontinental, de Winnipeg à Saint-Jean, est grevé d'une dépense d'intérêt sur le capital de $3,000 par mille, la compagnie Union-Pacifique est grevée d'une dépense de $6,000 par mille. Le Southern-Pacific, dont les frais d'établissement ont été de $140,000 par mille à 4 p. 100, est grevé d'une dépense de $5,600 par mille. Le Pacifique-Canadien est grevé d'une dépense imputable sur le capital de $46,000 par mille; les actions du Pacifique-Canadien sont cotées à plus de 200; en d'autres termes, le Pacifique-Canadien paie des dividendes sur plus de $100,000 à un taux d'au moins 4 p. 100.

On dira peut-être que ce que font d'autres chemins de fer, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, exploitant le Transcontinental dans des conditions moins favorables, ne saurait le faire, et que notre pays ne progressera pas suffisamment pour fournir le trafic productif d'une telle somme d'intérêt. Je regrette que nos amis n'aient pas meilleure confiance dans le pays non plus que dans le succès de leur programme ou de leur administration Quant à moi, ma confiance dans l'avenir du Dominion est assez forte pour me persuader que, s'il est sagement administré, et grâce au parachèvement et à l'exploitation de ce chemin de fer dans de bonnes conditions, la difficulté ne consistera pas tant à trouver assez de trafic pour alimenter le chemin de fer, mais plutôt d'assurer l'écoulement de ce trafic avec la célérité requise. L'attitude de nos adversaires est plutôt de nature à nous faire croire que dans leur pensée le pays n'est pas destiné à se développer davantage J'ai bonne souvenance qu'une fois le Pacifique-Canadien parachevé, on déclarait à qui voulait l'entendre que nous n'avions plus aucun besoin d'autres voies ferrées au Canada, que le développement du pays était à son terme. Et même, l'autre soir, l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) ne déclarait-il pas que c'était folie et vanité de la part du gouvernement libéral d'avoir entrepris l'établissement d'une ligne transcontinentale? Or, je m'aperçois que les opérations des compagnies de chemins de fer au Canada sont quelque peu en progrès. En 1903, les chemins de fer transportèrent 47,000,000 de tonnes de marchandises, et en 1913, c'est 106,000,000 de tonnes qu'ils transportèrent. En 1903, le nombre de voyageurs sur les voies ferrées fut de 22 millions tandis que, en 1913, il fut de 46 millions. J'ai pleine confiance que nous n'avons pas encore atteint le point culminant de ce progrès, non plus que le chiffre maximum des opérations de nos chemins de fer. Il y a toute raison de croire que le Grand-Tronc-Pacifique trouvera suffisamment pour le tenir occupé et sera en mesure de poursuivre son exploitation dans des conditions avantageuses pour lui-même ainsi que pour le pays.

Comme je compulsais les Livres bleus aujourd'hui, il m'est tombé sous les yeux des chiffres comparatifs de la dépense que je vais me permettre d'introduire dans ce débat pour l'information de la Chambre. Je vois que 18,000,000 d'acres de terres furent attribués comme partie de l'aide au premier grand chemin de fer transcontinental du Dominion, et que, sur cette quantité, 11 000,000 ont été vendus, au prix de 75 millions de dollars. Il reste à la compagnie 7,300,000 acres à vendre, et au prix où la terre s'est vendue depuis trois ans, soit à peu près 13 dollars de l'acre, ces 7,000,000 d'acres de choix devraient lui rapporter 91 millions de dollars. Ainsi, donc, en matière de subventions aux chemins de fer, nos adversaires me paraissent bien s'être montrés encore plus prodigues qu'ils ne prétendent que nous l'avons été dans nos rapports avec le Grand-Tronc-Pacifique.

Je ne m'arrêterai que brièvement à relever certaines allusions faites par nos adver-

saires, et plus particulièrement cette assertion que l'on trouve à la page 24 du rapport de MM. Gutelius et Staunton:

> Nous n'hésitons pas à dire que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, au lieu de désapprouver, a plutôt encouragé cette commission sans expérience dans ses dépenses folles pour ce chemin de fer.

C'est une accusation très grave à lancer contre une entreprise pratique et sérieuse. L'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) a aujourd'hui même attiré l'attention de la Chambre sur une communication adressée par M. Hays, président du Grand-Tronc-Pacifique, au gouvernement d'alors, demandant qu'une certaine entreprise fût sous-concédée, parce que de cette manière une épargne pourrait être réalisée. En présence de ces faits, cette commission ose inscrire dans le rapport même qui contient pareil renseignement cette assertion contre la bonne foi et la compétence pratique de la compagnie Grand-Tronc-Pacifique. Je constate également que le Grand-Tronc-Pacifique, en tant que compagnie de construction, s'est fait adjuger quatre entreprises. Pour ces quatre entreprises, son offre était de $958,000 moins élevée que celle de tout autre soumissionnaire, de sorte que la construction du chemin de fer, loin d'avoir coûté plus cher à cause de l'intervention du Grand-Tronc-Pacifique, a coûté près d'un million de dollars de moins dans le cas de ces quatre entreprises. La commission elle-même nous fournit la preuve de ce fait, ce qui ne l'empêche pas de porter cette atroce accusation.

Un mot seulement à l'égard de l'entreprise Davis, qui a fait le sujet d'une lettre de M. Hays à la commission. Les Davis firent leur dépôt; ils transportèrent leur entreprise, et le Gouvernement actuel opéra les derniers paiements à cet égard. Le Gouvernement actuel avait en main le dépôt et les deniers donnés en garantie, et c'est le ministère actuel qui a opéré les derniers remboursements. L'entreprise n'était pas parachevée à la date spécifiée. Mon honorable ami le solliciteur général déclare que l'ancienne commission, par résolution, libéra l'entrepreneur du paiement de l'amende. C'est vrai, mais rien n'empêchait la commission actuelle de rapporter la résolution adoptée par la commission précédente, et, ayant les fonds en main, d'exiger le paiement de cette amende si elle jugeait équitable d'en agir ainsi. Si elle ne l'a pas fait, c'est qu'elle ne jugeait pas qu'il fût équitable de le faire, et assurément elle doit accepter la responsabilité de son abstention dans les circonstances.

[M. Oliver.]

Au sujet de cette affirmation hardie des commissaires que, "sans parler des sommes qui ont été appliquées sans nécessité à construire la voie ferrée à l'est du fleuve Saint-Laurent, 40 millions au moins ont été dépensés inutilement dans l'exécution de ce projet", si ces paroles ont pour but de signaler l'inopportunité d'une telle mesure en elle-même, ma réponse est qu'il n'entrerait pas dans les attributions des commissaires d'exprimer d'avis à cet égard. Si c'est le mode d'exécution qu'on entend critiquer, je dirai ceci: En premier lieu, aux termes du traité conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique celui-ci, en qualité de concessionnaire de l'Etat, avait le droit —on lui en imposait même l'obligation—de dire son mot à l'égard de toute dépense nécessitée par l'établissement de la ligne.

Il a exercé ce droit, et chaque article de la dépense a été examiné et approuvé par le Grand-Tronc-Pacifique. Nos adversaires diront tant qu'ils voudront,—et ils n'ont pas manqué de le faire,—que les autorités du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas été fidèles à leurs principes. C'est une calomnie tellement grossière que je me dispenserai de la relever; mais en admettant que les autorités du Grand-Tronc-Pacifique furent fidèles à leurs engagements alors leurs mandants étaient protégés, et le Dominion était également protégé aux termes de cette stipulation du traité, et on n'est pas justifié de prétendre qu'il s'est fait des dépenses inconsidérées. En outre, des vingt et une entreprises, il n'en est pas une seule,—ou une à peine,—qui fût complétée et réglée lorsque le ministère actuel fut constitué. Les sommes versées en dépôt et celles qui devaient être remboursées étaient encore entre les mains du Gouvernement, et s'il a libéré des sommes qu'il aurait dût retenir, c'est le ministère actuel, et non pas l'ancien, qui en est responsable, et c'est à lui de se justifier auprès des électeurs du Dominion.

Il ne me reste plus qu'à relever une observation de l'honorable député d'Algoma (M. Boyce). Il a parlé d'une résolution proposée par le leader actuel de l'opposition, lorsque fut déposé le projet ministériel de 1885, pour la construction de la ligne courte du Pacifique-Canadien de Montréal à Saint-Jean; le très honorable membre aurait voulu différer l'exécution du projet afin de permettre de pousser les études topographiques. L'honorable député a mis en contraste son attitude temporisatrice dans cette circonstance et son impatience lorsqu'il déposa son projet du Transcontinental. Qu'on me permette de faire voir la différence des deux situations. A l'égard de la ligne

courte reliant Montréal à Saint-Jean, la question était de savoir s'il était possible ou non de faire passer une ligne de chemin de fer sur toute la largeur du Canada.

Le très honorable premier ministre voulait alors, comme en 1903, un chemin de fer tout canadien, et c'est animé par l'espoir de l'obtenir qu'il demandait de différer la chose. Il est bon, je crois, que la Chambre soit renseignée sur ce point, puisque c'est là un des plus forts arguments qu'il a fait valoir le jour où il présentait sa proposition relative au Transcontinental, à savoir que nous voulions d'une ligne toute canadienne allant de l'Atlantique au Pacifique. Une nation a besoin d'une pareille ligne, sans regarder à la dépense.

On a combattu l'entreprise par le motif que la ligne traversait un territoire inconnu. Que le territoire soit ou ne soit pas connu, ce n'est pas là ce qui importe; ce qui importe, c'est que, par suite de l'établissement de cette voie depuis Québec jusqu'à la côte du Pacifique, en ligne droite par Winnipeg et les prairies, de grandes étendues de territoire ont été acquises aux provinces de Québec, d'Ontario et de la Colombie-Anglaise, lesquelles sans un chemin de fer auraient tout aussi bien pu se trouver dans le centre de l'Afrique en tant que la prospérité matérielle du Canada est concernée. Le seul reproche que l'on nous fasse, c'est d'avoir bâti cette ligne à grands frais pendant que nous aurions dû, dit-on, la bâtir à bon marché; c'est d'avoir construit une ligne de grande valeur et qui durera, tandis que nous aurions dû, au dire de la droite, établir une ligne provisoire sans valeur.

Quoi que l'on puisse dire contre les membres de la droite, on ne saurait leur reprocher de l'inconséquence dans leur opposition au Transcontinental. Ils l'ont combattu en 1903 depuis les chaleurs jusqu'aux neiges; ils l'ont de nouveau combattu en 1904. Ils ont fait de leur mieux depuis lors pour le discréditer, mais il leur a fallu attendre d'être au pouvoir pour atteindre le but qu'ils visaient dès longtemps. A une époque critique de l'histoire de cette ligne lorsque des fonds considérables ont été consacrés à son établissement et que, pour l'achever et l'outiller complètement, il faut encore d'énormes sommes, à une époque où le trafic est en voie de se former et où il se développe, nos adversaires arrivent avec un rapport que l'on a déjà qualifié de faux, et qui est une tentative de discréditer l'entreprise aussi bien que de perdre de réputation le parti libéral. Leurs commissaires se sont ingéniés à trouver des raisons de discréditer le Transcontinental, grossi dans ce même but toutes les réflexions de ce rapport.

Afin de ruiner, s'il est possible, cette entreprise, c'est le moment qu'ils ont choisi pour agir, usant de l'influence du cabinet pour la discréditer au point de vue des affaires, et pour déshonorer leurs collègues de la gauche. On a dit de ce rapport qu'il était l'œuvre d'adversaires, et cela est vrai; il l'est au point de perdre toute créance.

Mais que dire d'un Gouvernement qui, dans l'espérance de nuire à ses adversaires politiques, n'hésite point à vouloir la ruine de cette entreprise? Certes, ils ont bien choisi leur temps. Lorsque l'argent est rare, que le crédit est difficile, que, pour achever cette ligne, l'on a besoin de fonds, c'est le moment qu'ils choisissent, et c'est aussi celui où ils pouvaient faire le plus de dommage. Nous ne savons pas s'ils réussiront, mais ils pourront dire, si l'entreprise est menée à bonne fin, que ce n'est pas de leur faute.

M. SAMUEL SHARPE (Ontario-nord): Monsieur l'Orateur, dans le peu de temps qui est à ma disposition, je n'entends point suivre l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver) dans les remarques qu'il a faites. Au cours de la dernière session, le ci-devant ministre des Chemins de fer (M. Graham) s'est associé à l'ex-ministre de l'Intérieur dans une violente condamnation du règlement de clôture que l'on s'apprêtait à appliquer; voici cependant que l'ex-ministre des Chemins de fer fait un discours de sept heures pour se défendre et défendre son administration contre ce rapport de MM. Staunton et Gutelius. La même latitude est accordée au ci-devant ministre de l'Intérieur qui, pendant plus de deux heures, discute ce rapport. Les appréhensions de ces messieurs étaient donc peu fondées quand ils affirmaient que la mise en vigueur du règlement serait une entrave à la liberté de la discussion.

Mon honorable ami a parlé de la nécessité du Grand-Trone-Pacifique pour une réduction des tarifs de transport des marchandises. Tout le monde voit d'un bon œil le Grand-Tronc-Pacifique ou tout autre ligne à l'aide de laquelle ce résultat serait atteint, mais si l'on prend en considération les énormes frais d'établissement de cette ligne, dus au gaspillage, à l'extravagance, à la mauvaise administration qui ont caractérisé

la conduite de cette entreprise, il ne saurait plus être question de diminuer les prix de transport. L'ex-ministre de l'Intérieur a consacré beaucoup de temps à une discussion du prix des terres dans l'Ouest à diverses époques de l'histoire de ce pays. Mais je ne vois pas le rapport de cette question avec celle dont la Chambre est saisie. Il a avec beaucoup d'adresse converti le débat en une discussion de la difficulté avec laquelle les grains s'expédient. C'est là un sujet que la Chambre a entendu discuter plusieurs fois; l'ex-ministre de l'Intérieur ne se lasse jamais d'en parler. Avec d'autres de son parti, il aime mieux discuter n'importe quoi de préférence à ce rapport.

Je suis quelque peu surpris des efforts que fait l'honorable député pour justifier la construction de cette ligne entre Moncton et Québec. Personne autre que lui, je crois, n'aurait eu la témérité, devant les critiques que l'on a faites contre cette division du Transcontinental, de défendre cette entreprise. Tous les ingénieurs de quelque renom s'accordent pour condamner l'établissement de ce tronçon de ligne qui va de Québec à Moncton. M. Woods déclare dans son témoignage (page 470 du Rapport) que cette partie de la voie a été décidée comme mesure politique et sans tenir le moindrement compte du point de vue pratique. Il dit avoir discuté cette affaire avec le président du Grand-Tronc, feu Charles M. Hays, à qui il a exposé son opinion. On lui demande:

Quelle était votre opinion?

Et il répond:

Que le coût de la ligne était hors de proportion avec les avantages que l'on pourrait jamais tirer de sa construction et de sa mise en exploitation. Il me répondit que tout ceci avait été réglé par le Gouvernement et que, pour lui, il n'avait jamais vu cette entreprise d'un bon œil, mais qu'il ne voyait aucune issue pour en sortir.

Telle est l'opinion de M. Woods, adjoint de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. M. Lumsden était l'ingénieur en chef du Gouvernement lorsque l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique a été décidée, et je vais vous lire à la page 480 ce qu'il dit de la section du Nouveau-Brunswick:

D. Avez-vous jamais étudié la question de construire dans le Nouveau-Brunswick une ligne parallèle à l'Intercolonial?—R. Non, je n'ai jamais eu de discussion avec les ministres à ce sujet.

D. Vous ne l'auriez pas proposé, n'est-ce pas? —R. Non.

Voici que le Gouvernement n'a pas même consulté son ingénieur en chef sur l'utilité de la possibilité de cette ligne. Jamais la question n'a été discutée avec ce dernier, et il vient nous déclarer que, l'eût-on consulté, il aurait déconseillé la chose. Mais il est quelqu'un qui, à mon sens, fait encore plus hautement autorité que l'un ou l'autre de ces hommes; je veux dire l'honorable A. G. Blair, qui a été un temps le premier ministre du Nouveau-Brunswick et qui représentait cette province dans le cabinet Laurier. Il était le représentant d'un comté du Nouveau-Brunswick quand il a fait cette vigoureuse sortie contre le gouvernement à propos de la construction de cette partie du Transcontinental qui devait passer dans sa province. Si quelqu'un devait favoriser l'établissement de ce bout de ligne, c'était bien M. Blair; or voici comment il s'est exprimé dans le remarquable discours qu'il a prononcé devant la Chambre en 1903:

C'est gaspiller et jeter au vent les fonds publics. C'est non seulement la ruine du Transcontinental, mais un pur gaspillage des deniers publics.

L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a eu la témérité—et, à mon sens, il est bien le seul qui, dans cette Chambre ou au dehors, aurait, à l'heure qu'il est, cette témérité—de vouloir justifier la construction de cette partie du Transcontinental, et il a été acerbe dans sa dénonciation de ce qu'il appelle la partialité de ce rapport. Je tiens à faire observer à l'honorable député que ce rapport a pour base des témoignages donnés sous serment. A l'exception de M. Tye, les témoins sont tous des experts que le parti libéral a employés dans la construction de la ligne, de sorte que l'ancien Gouvernement est condamné par ses propres fonctionnaires.

Personne mieux que l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) ne se rend compte qu'il subît son procès en ce moment. Le rapport de la commission renferme quarante et une accusations pour délits politiques et infractions contre l'administration de l'ancien ministre. Nous avons entendu l'ex-ministre exposer sa probre cause, et ceux qui ont écouté son discours enflammé de sept heures, au cours duquel il a défendu les actes de son administration, ont dû se sentir porté à admirer son énergie physique, s'ils n'ont pu apprécier la logique de ses arguments.

L'honorable membre ne s'est pas borné à parler longtemps; il a aussi parlé haut et avec amertume, montrant ainsi qu'il se rendait compte que son avenir politique était en jeu. Il était intéressant d'étu-

dier son attitude, au moment même où il discutait le rapport; car en dépit de son expérience, de son habileté oratoire et de sa connaissance du sujet,—et je dois constater que peu de députés sont mieux qualifiés que lui pour savoir laisser de côté les parties essentielles de ce rapport qu'il fallait ignorer, tout en faisant ressortir celles qui sont les moins dommageables,—avec toute son habilité de parlementaire, dis-je, nous l'avons entendu effleurer à peine les sujets dommageables à son département; les évitant ici et là; mais il n'a jamais tenté sérieusement, au cours de ce long exposé de sept heures, de refuter le fonds des accusations que l'on porte contre lui dans ce rapport. L'ex-ministre nous a déclaré qu'il était une espèce "d'avocat de campagne", et de ce moment, il s'est efforcé de justifier le titre qu'il venait de se donner, en recourant à une coutume qui, j'ai le regret de le dire, est mise en pratique par certains avocats adversaires, lorsque leur cause est mauvaise. Il a attaqué M. Lynch-Staunton, et il l'a qualifié avec dérision d'avocat de cour de police. Nul, mieux que l'honorable député de Renfrew-sud, ne sait que M. Staunton est l'un des membres les plus distingués du barreau de la province d'Ontario.

Cette allusion de mauvais goût est absolument déplacée dans la bouche de l'ex-ministre des Chemins de fer. Il nous a également déclaré que M. Lynch-Staunton est inféodé au parti conservateur, et il nous a immédiatement lu une lettre de sir Allen Aylesworth, contredisant une opinion que M. Staunton avait donnée au sujet de la question des ateliers de Transcontinental. Vous prétendez que M. Lynch-Staunton est un politicien! Mais est-ce que sir Allen Aylesworth n'est pas lui aussi un politicien? Mais, je me rappelle très-bien, que, lorsqu'il détenait le portefeuille de la Justice, sir Allen Aylesworth s'est vanté d'être un politicien dans cette enceinte même, et il a proclamé qu'il en était fier. Alors, il est évident que les seuls politiciens qui soient chers au cœur de l'ex-ministre des Chemins de fer et de l'ex-ministre de l'Intérieur, sont ceux qui sont en état de préparer des rapports ou des opinions en leur faveur.

Les conclusions de ce rapport doivent découler absolument de la preuve qui a été établie; que les députés de la gauche accusent ensuite les commissaires d'appartenir ou non à un parti politique, cela n'a rien à faire avec la question. Tout ce que nous avons à examiner, c'est ceci: les conclusions de ce rapport sont-elles justifiées par la preuve qui a été soumise aux commissaires? Si la réponse est affirmative, la personnalité des commissaires devient une question secondaire, parce qu'enfin de compte c'est le peuple canadien qui sera appelé à juger l'affaire en dernier ressort, et le parti libéral-conservateur est tout à fait consentant de se soumettre à la décision de ce tribunal suprême.

L'ex-ministre des Chemins de fer s'est aussi livré à de violentes attaques contre M. Gutelius, qu'il a qualifié: " un emprunt à vie "fait à la compagnie du Pacifique-Canadien, puis il a assayé d'insinuer que cette compagnie et tous ses fonctionnaires sont animés de sinistres desseins contre le Grand-Tronc-Pacifique.

Cependant, presque aussitôt après l'honorable député a porté aux nues sir William Whyte, l'un des principaux fonctionnaires de la compagnie, parce que sir William, lorsqu'il a été appelé aux fonctions d'arbitre au sujet d'un litige qui était survenu entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, rendit une décision favorable à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

La commission a aussi été l'objet des attaques de l'honorable membre, parce qu'elle n'a pas permis à M. Parent de revoir son témoignage, avant qu'il ne fût imprimé dans le rapport. Or, M. Lynch-Staunton m'a déclaré à moi-même que la commission a eu la courtoisie de permettre à chacun des témoins qui ont comparu devant eux de reviser son témoignage, s'il le désirait, et si M. Parent ne s'est pas prévalu de cet avantage, il ne doit s'en prendre qu'à lui.

C'est tout de même un fait à signaler, que M. Parent ne se soit jamais plaint que les faits consignés dans le rapport fussent incorrects ou que le langage qu'on lui prête dans son témoignage n'ait pas exprimé justement sa pensée. Mais alors d'où peut bien venir le tort qu'on lui aurait causé? Je ne vois qu'une raison plausible qui ait pu porter mon honorable ami à mentionner cette affaire: C'était afin d'exciter la sympathie en faveur de l'ex-président de la commission du Transcontinental national.

Enfin, l'ex-ministre des Chemins de fer a attaqué le rapport sous le prétexte qu'il a été préparé dans le but pur et simple de discréditer le parti libéral et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tout comme nous avons entendu l'ex-ministre de la l'Intérieur le faire ce soir.

La raison d'être de la commission, c'était de faire une enquête et d'apprécier les faits. Or, si la simple révélation des faits, dans le cas qui nous occupe, suffit à discréditer le parti libéral, alors c'est tant pis pour le parti libéral.

Les députés de l'opposition attaquent également M. Lynch-Staunton, à cause de l'interprétation qu'il a donnée à la convention passée entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement, à savoir que le contrat stipulait la construction d'un chemin de fer à voie unique. A l'encontre de cette stipulation, nous constatons que l'ancienne commission a fait construire une voie double sur une distance de 6 milles; on a fait de ce chef une dépense injustifiable de l'argent du peuple. M. Lynch-Staunton a donné une opinion dans la négative, mais l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) exprime une opinion contraire à celle de ce monsieur.

M. McKENZIE: Je serais très heureux de savoir si l'honorable député, qui est un représentant distingué du barreau d'Ontario, pourrait nous indiquer la clause de la loi ou de la convention où il est stjpulé que l'on devra construire un chemin de fer a voie unique; pour ma part, je n'ai pu trouver une semblable clause. Je sais bien que les commissaires affirment la chose dans leur rapport, mais je ne puis trouver cet article dans la loi.

M. SHARPE: Je suis heureux que l'honorable député me pose cette question. Il désire que je lui donne l'interprétation d'une convention qui a déjà été interprétée par l'ingénieur en chef du réseau de chemins de fer de l'Etat, M. Lumsden. Ainsi qu'on peut le constater en référant à la page 395 du Rapport, on a posé la question suivante à M. Lumsden:

Vous savez que la loi décrète la construction d'un chemin de fer à voie unique?

Et M. Lumsden répondit: "Oui".

M. McKENZIE: Ce n'est pas là une réponse. M. Lumsden n'est pas avocat. Ce n'est pas l'opinion d'un ingénieur que je veux avoir, mais l'opinion d'un avocat.

M. SHARPE: L'honorable député vient des Provinces maritimes où résident quelques-uns des avocats les plus éminents du Canada.

Je serai donc des plus heureux de lui citer l'opinion d'un avocat des Provinces maritimes; la question qu'il pose est raisonnable et il a le droit d'obtenir une réponse raisonnable. M. McIsaac est in avocat distingué au barreau de la Nouvelle-Ecosse; il est conseil du roi, et je suis heureux de lui citer une semblable autorité. A la page 611 du Rapport, on constate que la question suivante a été posée à M. McIsaac:

Il a recommandé la construction de cette ligne, et elle a été bâtie à deux voies. Le point à élucider est celui-ci: La loi vous autorisait-elle à bâtir un chemin de fer à deux voies?

M. McIsaac répondit:

Pas du tout. Selon moi, la loi ne mentionne qu'une voie unique, n'est-ce pas?

M. McKENZIE: Mon honorable ami élude la question. M. Lynch-Staunton, qui se pique d'être avocat, a mis l'expression dans la bouche de M. McIsaac. M. Lynch-Staunton dit: "C'est dans la loi?". M. McIsaac n'avait pas le texte de la loi sous la main, et il opina avec M. Staunton. Il n'y a rien dans la loi à cet effet.

M. SHARPE: C'est certainement une attitude extraordinaire à prendre que de déclarer qu'un avocat, conseil du roi, qui est censé surveiller la construction de la section Est du Grand-Tronc-Pacifique, selon la convention intervenue, ne sache pas dans quels termes est couché cette convention. Il est l'un des commissaires qui ont été nommés par le gouvernement libéral pour prendre en charge la construction du chemin de fer conformément aux termes de la convention, et il a déclaré qu'il s'y conformait selon l'interprétation qu'on lui en donnait ici. A la page 75 du Rapport, je trouve le texte de la convention. Je me contenterai de citer le passage qui se rapporte au sujet que nous sommes justement à discuter. Mon honorable ami s'est montré tellement désireux d'obtenir ce renseignement que je suis décidé de satisfaire sa louable curiosité.

M. McKENZIE: Je ne vous demande pas de lire la convention.

M. SHARPE (lisant):

Lorsque les superstructures du pont seront en place, et que la ligne sera prête pour l'exploitation, un chemin de fer à voie unique avec des voies d'évitement..

M. McKENZIE: Il s'agit certainement ici d'un jeu de mots de la pire espèce.

M. PELLETIER: Oh! Oh!

M. McKENZIE: Je pose à mon honorable ami une question bien simple.

M. SAM SHARPE: Si la curiosité de notre turbulent collègue n'était pas encore satisfaite, je désirerais citer cette question et la réponse de M. McIsaac. M. McIsaac est un membre fort distingué du barreau de la Nouvelle-Ecosse, et con-

seil du roi; il a été un des membre de cette commission et à ce titre il devrait être en mesure d'interpréter le traité et d'en faire l'application dans la construction de la ligne. (Lisant):

La loi vous autorisait-elle à construire un réseau à deux voies?—R. Non.

M. McKENZIE: Je désire poser une question.

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre! L'honorable député sait parfaitement qu'il n'a pas le droit d'interrompre.

M. SHARPE: Si je n'ai pas réussi, dans la mesure de mes faibles lumières, à éclairer le député du Cap-Breton-nord, ce n'est nullement ma faute. Je le prie de se référer au rapport du commissaire, ainsi qu'à son concitoyen, M. McIsaac, conseil du roi, de la Nouvelle-Ecosse. Les libéraux, y compris le député du Cap-Breton-nord, ont été passablement irrités de la publication de ce rapport, et cela à fort bon droit, car tous les arguments formulés, toutes les critiques dirigées dans le passé contre le Transcontinental national, toutes les condamnations dont la ligne a été l'objet de la part du parti conservateur et de ses chefs, tout cela est amplement justifié par ce rapport. Tous ceux qui ont suivi de près la construction de la ligne soupçonnaient depuis longtemps que ces travaux étaient le théâtre quotidien de rapines, de grappillages, de filouteries de tout genre; et ce rapport corrobore pleinement ces soupçons. Les libéraux sont donc dans une belle colère quand ils discutent ce rapport, à preuve les interruptions que l'honorable député vient de se permettre. Leurs critiques s'adressent bien moins au fond même du rapport qu'au personnel de la commission. Mais la publication des conclusions de ce rapport a soulevé une si vive indignation au sein du pays que s'il se faisait des élections générales à bref délai, le parti libéral, jadis si grand, si puissant, si orgueilleux, serait réduit à quelques débris, et n'existerait plus que de nom dans le souvenir populaire.

On a fait valoir certaines raisons plausibles en faveur de la construction de cette ligne. L'ancien ministre de l'Intérieur les a rappelées à votre souvenir. Cette ligne était nécessaire, nous dit-on, afin d'ouvrir à la colonisation les nouveaux territoires de l'Ouest et de faciliter les communications entre les nouveaux établissements. Or, quand on construisit le Grand-Tronc-Pacifique dans l'Ouest, on le fit passer sur nombre de milles de parcours à peu de distance du Pacifique-Canadien, dans les régions bien colonisées. La construction de la ligne, nous disait-on, était nécessaire pour déterminer l'abaissement des prix de transport des marchandises. Mais les pertes énormes résultant de la mauvaise gestion de la ligne ont mis obstacle à la réduction des tarifs de marchandises, pour une ou deux générations.

On voulait, nous disait-on, ouvrir à la colonisation l'intérieur de Québec et des Provinces maritimes, et voilà pourquoi on a établi une ligne parallèle à l'Intercolonial, aussi personne aujourd'hui, sauf l'ancien ministre de l'Intérieur, n'a la témérité de justifier la construction de ce tronçon. Après avoir lu le rapport et les opinions des ingénieurs et de feu l'hon. A. G. Blair, je déclare qu'on ne saurait trouver de langage assez énergique pour stigmatiser la folie, la criminelle folie de l'ancien Gouvernement en construisant ce tronçon de la ligne. Bien qu'on ait donné au public plusieurs raisons plausibles militant en faveur de la construction de cette ligne dans l'intérêt public, le peuple en général nourrissait bien des soupçons sur les secrets mobiles des auteurs de ce projet. Et ce qui s'est passé plus tard au cours de ces travaux a justifié les soupçons existant dans l'esprit public. Ainsi, le public suppose que le projet de ce réseau a été conçu dans la pensée d'ériger un monument au chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier). Le succès phénoménal du Pacifique-Canadien, inauguré par sir John A. Macdonald, a pleinement prouvé la sagesse du vieux chef conservateur.

On peut bien volontiers pardonner au chef actuel de l'opposition cet ambitieux projet du Transcontinental pour lequel il rêvait un succès comme celui qui a couronné l'entreprise du Pacifique-Canadien. Mais ce qui différencie les efforts du chef de l'opposition de ceux de l'ancien chef conservateur, c'est la différence entre le succès et l'avortement, entre la promesse et la réalisation. Le Pacifique-Canadien, inauguré par l'ancien chef conservateur, avait ouvert à la colonisation un nouveau pays et inspiré à de jeunes populations de nouvelles ambitions et de nouveaux espoirs; mais le Grand-Tronc-Pacifique inauguré par le chef de l'opposition est devenu une pierre meulière au cou du peuple canadien, qui se trouve grevé d'énormes

responsabilités; et les contribuables et le Gouvernement en dépit de toutes leurs ressources, réussiront difficilement à faire face à ces obligations. Le succès du Pacifique-Canadien a fait l'éloge du jugement et de la vision prophétique de sir John Macdonald; mais le Transcontinental national a prouvé l'absence de ces qualités chez le chef actuel de l'opposition. L'imitation, dit-on, est le plus bel hommage qu'on puisse rendre à celui qu'on veut flatter; et en essayant de rééditer l'œuvre de sir John A. Macdonald, le chef de l'opposition, sans le vouloir et inconsciemment, a rendu le plus bel hommage possible à ce grand homme d'Etat.

Le soupçon que nourrit le peuple, c'est qu'on a conçu le projet de ce réseau, afin de permettre à quelques libéraux favoris d'exploiter les ressources publiques et de s'enrichir aux dépens du pays. Plus d'un libéral indigent est devenu millionnaire, et plus d'un libéral millionnaire est devenu multi-millionnaire, grâce aux bénéfices réalisés dans la construction de la ligne.

Si le Grand-Tronc-Pacifique n'a réussi ni à concurrencer le Pacifique-Canadien ni à abaisser les tarifs des marchandises, il a dépassé les plus riants espoirs de ses initiateurs en enrichissant quelques favoris et quelques parasites du parti libéral.

Quels furent les actionnaires à l'origine et combien ont-ils aventuré dans cette entreprise? Qui ont été les premiers fondateurs de la compagnie des emplacements du Grand-Tronc-Pacifique, de la compagnie de construction du Grand-Tronc-Pacifique, de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, et autres compagnies auxiliaires? Quand les chiffres sont donnés, on ne peut presque pas croire à quel point ces hommes ont engagé leurs ressources personnelles et ont couru de risques. En 1909, le premier ministre actuel (M. Borden) a inscrit au Feuilleton certaines questions et on donna des noms établissant que seize des principaux libéraux avaient aventuré chacun la somme énorme de $200 de leur fortune personnelle dans cette entreprise. M. C. M. Hayes avait vingt actions, évaluées à $2,000—c'était tout ce qu'il risquait—sur lesquels il avait versé $200. M. E. J. Chamberlain, $200; M. William Wainwright, $200; M. George A. Cox, $200; M. E. R. Wood, $200; M. E. B. Grenshields, $200; M. J. R. Booth, $200. D'autres promoteurs importants de l'entreprise risquaient leurs propres capitaux jusqu'à un montant de $200 chacun. Seize d'entre eux ont formé un capital de $3,200; cinq ont versé $400 chacun; le montant total de l'argent placé par ces vingt et un promoteurs qui voulaient réaliser une si grande somme à même cette entreprise, s'est élevé à $5,200. Peut-on imaginer une entreprise de cette importance lancée sous de tels auspices, à moins que l'intention n'ait été, comme elle a dû l'être sans aucun doute, de permettre à quelques amis du parti de s'enrichir, alors que le public courrait tous les risques de l'entreprise?

Le peuple soupçonne aussi que le projet de ce chemin de fer a été lancé par le Gouvernement libéral comme un moyen de détourner l'attention durant les élections de 1904 et 1908, parce que l'administration avait beaucoup à cacher et qu'elle n'était pas disposée à se soumettre au jugement des électeurs canadiens d'une manière calme et sans faire appel aux préjugés. Un autre espoir caressé par les promoteurs, c'est que l'entreprise servirait de cri de guerre pour rallier les courages chancelants du meilleur élément du parti libéral et c'est ainsi qu'on l'utilisa durant les élections de 1904 et 1908. Dans ce but et en l'envisageant sous ce point de vue, on peut considérer que l'entreprise a eu un plein succès.

Comme monument élevé au chef de l'opposition, comme moyen d'enrichir quelques favoris du parti et comme colossal dérivatif inventé par le Gouvernement pour les élections de 1904 et de 1908, elle a rempli l'attente de ceux qui l'ont favorisée. Mais le jour est venu où le parti libéral doit répondre de ses méfaits. Le jour de la rétribution est arrivé. Et le parti libéral, au lieu de montrer comme il le fait un tel esprit de révolte et d'impénitence alors que ses fautes sont exposées ouvertement devant le public, devrait témoigner de plus de repentir pour sa conduite passée. Mais ceux qui siègent à votre gauche, monsieur l'Orateur, les membres du parti libéral sont des pécheurs endurcis, qui ne s'humilient pas et ne font pas pénitence. Il leur faudra beaucoup d'années de repentir, beaucoup d'années d'adversité, il leur faudra errer longtemps dans le désert avant de se rendre compte de leur position.

A l'occasion de ce débat, il serait intéressant, sinon profitable—car ce que je vais dire est connu de la plupart des membres de la Chambre—de jeter un coup d'œil sur les événements qui ont une connexité avec cette entreprise, de rappeler les paroles prononcées par le leader de l'opposition et de les comparer avec celles du premier ministre. Quiconque parcourra les discours des chefs respectifs des deux partis arrivera vite à distinguer celui qui a les plus grandes qualités d'homme d'Etat, en constatant

la situation lamentable dans laquelle se trouvent aujourd'hui les chemins de fer au Canada. Il est aussi intéressant de savoir quelle était l'opinion de l'ex-ministre des Chemins de fer pas plus tard qu'en mars 1911, alors qu'il prononçait le discours du budget de l'Intercolonial, quand il insistait sur la nécessité de rattacher cette ligne au Transcontinental, afin que l'Intercolonial puisse profiter du trafic de l'Ouest et ne pas seulement compter sur le trafic de gare à gare qui était insuffisant pour le maintien de la ligne. L'ex-ministre des Chemins de fer a prouvé quel bon jugement avait eu le premier ministre actuel quand il s'est opposé au projet du Transcontinental et a soumis un autre plan. Aussi, je désire consacrer quelques instants à faire des citations du discours prononcé par le très honorable chef de l'opposition, à Hamilton, le 11 octobre 1904, tel que les journaux nous en ont donné le compte rendu:

Je ne suis pas un homme d'affaires Je n'ai pas cette prétention. Autour de moi, j'ai d'excellents hommes d'affaires et parmi eux se trouve M. Paterson. Quand cette question s'est produite, j'ai laissé le soin de la résoudre à M. Paterson et aux autres. Mais vraiment, messieurs, quand j'entends parler quelques-uns qui se donnent comme hommes d'affaires, je suis surpris, permettez-moi de le dire, de ma propre modestie et de ma modération. (Rires et applaudissements).

Si ce discours était prononcé aujourd'hui, serait-il accueilli par des applaudissements approbatifs ou ironiques? Etant donné le développement qu'à pris le pays par la suite et la situation actuelle des chemins de fer, il n'y a pas de doute que mon très honorable ami avait raison en disant qu'il n'était pas un homme d'affaires. Il continua ainsi:

Combien aurons-nous à payer? D'après mon médiocre calcul, le calcul d'un homme modeste qui ne pose pas en homme d'affaires, il me semble que cela ne nous coûtera pas un sou.

Plus tard, il ajouta:

Le surplus de l'an dernier a été de $14,345,000. Si, par conséquent, le Gouvernement met de côté sur cette somme $13,833,000, il aura une provision pour le paiement complet de sept années d'intérêt, qui est toute l'obligation à laquelle le Gouvernement s'est engagé à propos de cette ligne d'un océan à l'autre.

Cette affirmation, tombant des lèvres du chef du Gouvernement d'alors était extraordinaire, renversante et malfaisante et je crois bien que le très honorable leader de l'opposition a convaincu alors les électeurs de donner leur appui à ce programme, sachant bien qu'il les trompait et qu'il faisait une déclaration extraordinaire connaissant les engagements que prenait le pays pour cette partie de la ligne.

Les paroles du premier ministre actuel offrent une différence remarquable avec celles du chef du Gouvernement d'alors. Il rappela que les tarifs du trafic dépendaient du coût de la construction de la ligne. Ce soir, dans le discours qu'il a prononcé, l'ex-ministre de l'Intérieur a négligé la question des frais de premier établissement et il a parlé comme si les tarifs du trafic n'avaient aucun rapport avec le coût de la construction. Mais le très honorable premier ministre actuel a discuté la question en parfaite connaissance de cause quand il a insisté sur l'influence qu'avait le coût de la ligne sur les tarifs du trafic après l'achèvement des travaux de construction. Il s'est exprimé ainsi, d'après le compte rendu des Débats de 1903:

L'encombrement actuel est causé non par le manque de chemins de fer mais par le défaut d'outillage. Il est admis et reconnu, non seulement par des hommes qui sont intéressés personnellement à cette question dans l'Ouest, mais par les journaux de l'Ouest, qu'il y a suffisamment de chemins de fer, mais que l'outillage fait défaut.

Il a parlé ainsi de la dépense de 100 millions pour le Grand-Tronc-Pacifique, afin que l'Intercolonial ait quelque trafic de l'Ouest et de la prolongation de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne. Mais je tiens à attirer spécialement l'attention de la Chambre sur le programme exposé par le premier ministre actuel à cette occasion:

Je dis qu'il serait bon et sage de la part du Gouvernement d'acquérir ce chemin de fer, (le chemin de fer canadien du Pacifique) de North-Bay à Fort-William, d'en faire un chemin de fer national au Canada et de l'exploiter sous la direction d'une commission indépendante en accordant au Grand-Tronc-Pacifique, au Nord-Canadien, à l'Intercolonial, aussi bien qu'au Pacifique-Canadien, des droits de circulation égaux sur cette ligne. Je dis cela parce que ce serait un gaspillage économique de construire deux ou trois chemins de fer, quand un seul suffirait en accordant des droits de circulation sur sa ligne.

Ces paroles devraient rester vivaces dans le cœur de tous les Canadiens, parce que si ce programme avait été adopté, nous ne serions pas en face de la condition lamentable d'affaires qui existe aujourd'hui à propos du chemin de fer. L'honorable ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) a dit, d'après le "Free Press", d'Ottawa, du 17 mars 1909:

En ce qui touche à l'avenir de l'Intercolonial M. Graham a franchement exprimé l'opinion que si on ne fait pas en sorte que cette ligne puisse se raccorder et devenir une décharge du Transcontinental, elle se trouvera limitée au trafic régional qui est insuffisant pour son maintien.

Il arrive rarement que le chef d'un parti trouve, comme le premier ministre actuel,

ses paroles vérifiées aussi rapidement par ce qu'a dit l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux. Aux élections de 1904, si le peuple avait pu écarter le doute et plonger un regard dans l'avenir pour connaître ce qui est arrivé depuis, aurait-il accepté ce programme qui lui était soumis sous la forme du Grand-Tronc-Pacifique ou aurait-il été en faveur de la politique exposée par le premier ministre actuel? Le public comprend aujourd'hui comme il ne l'a jamais fait auparavant, qu'il a été trompé par le parti libéral, qu'il a été absolument dépouillé par les entrepreneurs libéraux et que la construction de cette ligne a été, comme le dit le rapport des commissaires, marquée par le gaspillage, la prodigalité et l'incapacité.

A la suite de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, un grand nombre de désastres se sont produits. L'honorable A. G. Blair était un homme capable, prévoyant et de grandes idées. Cette ligne a été édifiée sur les ruines politiques de M. Blair; tout ce qui était mortel chez ce grand homme a disparu dans une protestation contre la terrible folie du parti libéral.

M. Blair, humilié par son chef, qui avait négocié cette affaire à son insu et malgré son opposition déclarée, a protesté énergiquement et jusqu'à la fin, contre la construction du Transcontinental national. Dépouillé de son titre de ministre des Chemins de fer et des Canaux, mais dépassant encore en intelligence et en connaissances tous les membres de son parti, il les flagella et les écorcha avec une vigueur dont on n'avait encore jamais vu d'exemple dans aucun parlement. Comme un prophète d'autrefois, dans sa légitime indignation, il déversa les flots de sa vengeance sur ses ex-associés politiques qui, non seulement l'avaient trompé, mais qui voulaient aussi tromper le pays. On ne trouverait dans les recueils d'aucun parlement une mise en accusation aussi formidable contre une politique et un chef de parti, que le discours prononcé dans cette Chambre, le 11 août 1913, par l'honorable A. G. Blair sur cette question du Transcontinental national. Voici ce qu'il disait:

> Pourquoi le Gouvernement a-t-il mis une précipitation si extraordinaire, si insolite, à faire voter une mesure de cette importance. . . Que veut dire le premier ministre par ces paroles: "Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard"? A mon avis, monsieur l'Orateur, et cela soit dit en toute déférence pour le chef du cabinet, il eût été aussi exact, sinon aussi poétique de sa part de dire: "Il nous est impossible d'attendre parce que le sénateur Cox ne peut attendre."
>
> [M. Samuel Sharpe.]

Nous voyons ainsi un pilier du parti libéral, un ex-premier ministre du Nouveau-Brunswick, un représentant d'une circonscription électorale de cette province, condamner absolument toute la section Est du Transcontinental. Il reproche au Gouvernement de ruiner un service de l'Etat. Il ajoute que lorsque le bill était examiné au comité des chemins de fer, il a demandé à M. Hays s'il y aurait moyen de faire des arrangements pour un échange de trafic, dans le cas où l'Intercolonial serait prolongé jusqu'à Montréal, et que M. Hays avait répondu: "Oui, sans la moindre difficulté." L'honorable M. Blair dit encore:

> Jusqu'à présent, l'Intercolonial a amplement suffi a transporter tout le trafic qui c'est présenté. . . Nous nous trouverons dans cette anomalie que l'Etat sera propriétaire des deux lignes, qu'il en exploitera une et sera intéressé dans l'exploitation de l'autre; il se trouvera ainsi à travailler contre son propre intérêt et à amoindrir la valeur de sa propriété, soit dans un cas, soit dans l'autre. Je ne crois pas qu'un pareil spectacle ait jamais été offert à l'humanité, depuis que le monde est monde.

Pour réfuter ce que disait il y a un instant l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver) de la section de l'Est, entre Moncton et Québec, je pourrais répéter la phrase de M. Blair que j'ai déjà citée:

> C'est un pur et simple gaspillage des deniers publics. Cette entreprise sera non seulement la ruine de l'Intercolonial, se sera aussi un inutile gaspillage de l'argent des contribuables.

Peut-on imaginer un langage plus sévère? Peut-on concevoir un argument plus irréfutable, plus logique et plus péremptoire? Chaque paragraphe, chaque phrase, chaque parole tombée des lèvres de l'honorable A. G. Blair, contenait une vérité que les événements ont confirmée et le pays se rend compte aujourd'hui de l'opposition de ce grand homme d'Etat à ce projet absurde et illogique d'une ligne entre Moncton et Québec. M. Blair n'a pas été seul puni pour avoir fait de l'opposition au projet du Gouvernement. M. Hodgins a eu également à souffrir. M. Hodgins était un ingénieur éminent et, en politique, il appartenait au parti libéral; cependant, il a été obligé d'avouer qu'il lui était impossible de faire respecter son autorité par les entrepreneurs, par les ingénieurs qui étaient sous ses ordres et par la horde rapace des parasites libéraux qui voulaient s'enrichir avec cette entreprise. Voici ce que disait le "Free Press", de Winnipeg, des accusations de M. Hodgins:

> M. Hodgins prétend qu'il y a un énorme gaspillage. L'ingénieur destitué dit que des millions sont volés sur la section construite par le Gouvernement. La version du major dit que les difficultés ont commencé à pro-

pos de la classification. Il demande une enquête.

Prétendant que des millions de dollars sont gaspillés ou volés dans la construction de la partie du Grand-Tronc-Pacifique construite par le Gouvernement, le major A. E. Hodgins, I.C., a fait publier une lettre ouverte dont l'objet est d'obtenir une enquête administrative.

Le major Hodgins habite actuellement Victoria. C'est le fils du juge Hodgins, de Toronto, qui récemment a demandé une enquête par le Gouvernement, sur les raisons qui ont motivé la destitution de son fils.

M. MORPHY: M. Hodgins était-il un politicien?

M. SHARPE: Je crois que nous pouvons le désigner comme tel, d'après la définition donnée par l'ex-ministre de l'Intérieur. Les accusations portées par l'ingénieur Hodgins ont été corroborées et sa réputation se trouve vengée par la publication du rapport Gutelius-Staunton. Il n'y a pas un homme au Canada qui soit plus satisfait de ce rapport que M. Hodgins et ses amis.

Il y a aussi l'ingénieur en chef, M. Lumsden, un homme qui occupait une haute position dans sa profession, qui s'est démis de ses fonctions et qui explique dans sa lettre de démission qu'il agit ainsi parce qu'il a perdu toute confiance dans son personnel d'ingénieurs. Le rapport nous donne la preuve que ces accusations étaient bien fondées et sa réputation, comme celle de M. Hodgins, se trouve vengée.

Les libéraux peuvent s'évertuer à amoindrir l'effet des accusations portées par l'ingénieur Hodgins et l'ingénieur en chef Lumsden, mais il y a des faits saillants et indiscutables qu'il n'est pas possible d'ignorer. Ces ingénieurs étaient sur les lieux et avaient une connaissance personnelle de ce qui se passait; ils portèrent de graves accusations contre l'administration des travaux et la manière dont l'argent était employé et donnèrent leur démission. Un autre fait indiscutable, c'est que le bien fondé de ces accusations a été prouvé au delà de tout doute par la publication du rapport. C'est ce qui ressort clairement de l'enquête malgré que, par l'intimidation et les menaces, un comité partial ait réussi à amener MM. Lumsden et Hodgins à modifier quelque peu leurs premières accusations.

Blair, Hodgins et Lumsden ont été les victimes de l'ambition et de la cupidité des amis du parti libéral. Ils n'étaient que de simples pions dans la partie qui se jouait, des mouches sur la route, et ils ont été mis au rancart sans cérémonie pour permettre à ces favoris du gouvernement de poursuivre leurs spéculations et de devenir millionnaires et multi-millionnaires, en peu de temps. La présence de ces hommes qui avaient des connaissances, de l'inté-grité et des principes, n'était pas utile sur les travaux; ils furent destitués ou forcés de donner leur démission, pour donner toute liberté au gaspillage et au pillage.

M. Blair prévoyait ce qui allait arriver et il se lava les mains de toute l'affaire. Hodgins et Lumsden virent de leurs yeux ce que l'honorable M. Blair avait prévu et eux aussi s'en lavèrent les mains. Les ingénieurs Hodgins et Lumsden ont fait une enquête post-mortem—je devrais peut-être dire ante-mortem, car bien que le Grand-Tronc-Pacifique soit à la dernière extrémité, il n'a pas encore rendu le dernier soupir—et les prédictions de M. Blair ont été corroborées par les dénonciations des ingénieurs Hodgins et Lumsden qui ont été mêlés aux travaux. M. Blair songeant à l'avenir, condamne l'entreprise; MM. Hodgins et Lumsden, voyant ce qui se passait dans le présent, l'ont condamnée; les commissaires Gutelius et Staunton, voyant ce qui a été fait dans le passé, l'ont condamnée.

M. Blair a été injurié et exécré—je dirais même exécuté—par le parti libéral; les ingénieurs Lumsden et Hodgins ont été voués aux gémonies par le même parti; faut-il s'étonner de voir les libéraux insulter et exécrer MM. Gutelius et Staunton?

Cette commission était tout ce que l'on pouvait désirer de mieux, si l'on tient compte du travail qui lui était confié. Elle était composée de M. Gutelius, un expert dans la construction des chemins de fer, qui était chargé d'examiner et étudier les travaux et de M. Staunton, un membre distingué du barreau d'Ontario, dont les fonctions consistaient à interroger les témoins et à interpréter les contrats. Dans tout le rapport, il n'y a pas une assertion qui ne soit prouvée jusqu'à l'évidence, par des pièces justificatives annexées au rapport, ou par des dépositions données sous serment par les témoins entendus. Tous les témoins, à l'exception de un ou deux, étaient des experts employés à la construction de la ligne. Autrement dit, le parti libéral est condamné par le témoignage de ses propres employés. Toutes les opinions émises dans ce rapport sont vérifiées et corroborées par l'opinion des meilleurs experts connus dans l'Amérique septentrionale.

Le rapport est tellement complet que les honorables députés de la gauche en restent confondus. Ils cherchent en vain le défaut de la cuirasse; tous les faits sont prouvés d'une manière indiscutable et les appréciations sont appuyées sur l'opinion des meilleurs experts. En rédigeant ce rapport volumineux, complet et inattaquable,

les commissaires ont enrichi nos archives d'un document qui, non seulement justifie l'attitude passée du parti conservateur sur cette question, mais qui rend aussi entièrement justice à l'honorable premier ministre. Ce rapport fait plus que justifier l'attitude du parti conservateur et celle du premier ministre; il met au jour, dans ses plus petits détails et avec les preuves les plus irréfutables, la concussion la plus éhontée qui se soit jamais pratiquée dans l'Amérique du Nord.

Les conclusions de ce rapport n'ont pas trop surpris les Canadiens qui connaissaient la composition purement politique de l'ancienne commission du Transcontinental national. Les membres de cette commission ont été choisis, non parce qu'ils étaient des experts en matière de construction et d'exploitation des chemins de fer, mais uniquement parce qu'ils étaient au courant de toutes les intrigues politiques.

Il est tout à fait intéressant d'établir une comparaison entre les méthodes employées par le gouvernement des Etats-Unis, lorsqu'il s'agit de nommer une commission, et celles observées au Canada pour la nomination de cette commission chargée de faire une enquête sur la dépense de millions et de millions de dollars provenant du Trésor public. Lorsque le président des Etats-Unis a nommé une commission chargée de construire le canal de Panama, a-t-il choisi les membres de cette commission parmi la classe d'hommes où l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux dit que le Gouvernement est allé fixer son choix, des hommes de grandes aptitudes, mais ne possédant aucune connaissance pratique? Examinons le personnel de la commission nommée par le président des Etats-Unis: John G. Walker, vice-amiral de la flotte des Etats-Unis, qui présida les commissions nommées auparavant avec mission de tenir une enquête et de faire rapport sur cet ouvrage; Geo. W. Davis, major-général de l'armée des Etats-Unis, porté à la liste des retraités; Wm B. Parsons, ingénieur civil éminent, de New-York; Wm H. Burr, professeur en génie civil à l'université Columbia, de New-York; Benj. M. Harrod, ancien ingénieur civil de la ville de la Nouvelle-Orléans et de la Louisianne; Carl E. Grunskey, ingénieur civil, de San-Francisco, et Frank T. Hecker, ingénieur civil, de Détroit.

M. McKENZIE: Au sujet du canal de Panama, dans quelle mesure les dépenses ont-elles excédé l'évaluation primitive?

[M. Samuel Sharpe.]

M. SHARPE: Je n'ai pas ces données.

Un hon. DEPUTE: Tout le monde connait ces chiffres.

M. SHARPE: Mon honorable ami, possédant ce renseignement, pourra peut-être le fournir à la Chambre.

M. McKENZIE: La dépense a doublé l'évaluation.

M. SHARPE: Voilà la commission que le président des Etats-Unis a nommée pour entreprendre un travail d'une importance aussi vaste. Comparons ce personnel avec celui de la commission nommée par le gouvernement libéral, lorsqu'il a voulu dépenser des millions et des millions de dollars du Trésor public. Qui a-t-il voulu pour faire partie de cette commission d'experts? D'abord, M. S. N. Parent, avocat distingué et conseil du roi, de la province de Québec. On dit qu'il n'a jamais plaidé une cause; toujours est-il que s'il connaissait peu de chose des questions de droit, son savoir était certainement nul à l'égard de la construction des chemins de fer. L'autre commissaire choisi fut M. McIsaac, la lumière brillante du barreau de la province de la Nouvelle-Ecosse, qui, s'il faut en croire l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie), n'a pu interpréter la convention au point de vue de la loi. Vient ensuite M. Young, cultivateur du Manitoba, et M. Reid, fabricant de corsets, de London, Ontario.

Il y avait quelque chose de vrai dans l'argumentation de l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux, lorsqu'il disait qu'on pourrait parfaitement choisir pour administrer un département un homme capable de se faire écouter de ses subordonnés, du moment que cet homme serait entouré de bons experts dont il suivrait les conseils. Je connais certains cas établis par la preuve; j'indiquerai la page et la date, parce que le temps ne me permet pas d'entrer dans des détails. On y voit que les commissaires ont mis de côté les avis donnés par les experts du ministère des Chemins de fer et de la commission; ce fut aussi ce qu'a fait l'ancien ministre des Chemins de fer lui-même.

Nous commençons par la question des deux terminus de Moncton. Nous voyons ici le Gouvernement posséder deux gares terminus. Vient ensuite la question de la section de l'Est, et j'ai déjà fait observer que cette dernière a été construite à l'encontre de l'avis de l'ingénieur en chef, M. Lumsden.

La classification fut un autre exemple. L'ingénieur Grant a vu la commission rejeter les données qu'il avait préparées en vue d'une classification. Les commissaires lui ont ordonné de préparer une classification plus élevée. La commission n'accepta pas la classification préparée par M. Lumsden.

Les commissaires étaient des experts en politique, mais non pas en travaux de chemin de fer. Nous arrivons ensuite au caisson pneumatique du viaduc du Cap-Rouge. Nous lisons que l'ingénieur des travaux du pont déclare que le président Parent lui-même n'a pas accepté l'avis des ingénieurs et qu'il leur a dit ce qu'ils devaient faire dans ce cas, ce qui a occasionné une dépense supplémentaire de $250,000. Nous avons le cas des ateliers de Transcona qui devaient coûter $1,500,000, d'après les calculs de l'ingénieur en chef. Nous voyons que le Gouvernement a accepté les plans arrêtés par le Grand-Tronc-Pacifique au coût de $4,500,000 et préparés pour servir les fins du Grand-Tronc-Pacifique et des partisans de son administration qu'il comptait dans l'Ouest.

De propos délibéré et après avoir lu les documents et ce rapport, je dis que l'on a commis une fraude évidente à l'endroit de la population de ce pays. Nous entendons MM. Calvert et McIsaac, tous deux membres de la commission, exprimer l'avis que l'entente avec le Grand-Tronc était que le Gouvernement ne devrait payer que $1,500,000 et que le Grand-Tronc s'obligeait d'acquitter la balance. Le Grand-Tronc n'a pas payé un dollar et il n'a pas l'intention d'acquitter un sou de dépense. L'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux a repoussé l'avis des ingénieurs, dans ce cas, et les commissaires ont suivi cet exemple.

La preuve est particulièrement forte contre l'ancien Gouvernement. Les experts, partisans politiques, choisis par ce dernier, au sujet des montées par élan. De l'ingénieur en chef jusqu'au dernier des ingénieurs qui ont travaillé à la construction de cette voie ferrée, tous étaient en faveur des montées par élan; le pays s'est trouvé à supporter une dépense supplémentaire de $6,200,000, parce qu'on n'a pas accepté l'avis de ces ingénieurs.

J'en arrive à la question des viaducs en bois. Tous les ingénieurs d'un chemin de fer canadien de quelque importance sont en faveur de ces ouvrages. Cependant, cette commission, composée de ces experts, partisans politiques, s'est moquée de l'opinion de ces ingénieurs, et elle a fait supporter au pays une dépense supplémentaire de $2,947,000.

Quant aux montées par élan, tous les ingénieurs, depuis M. Lumsden jusqu'au dernier, s'y étaient déclarés favorables; cependant, ces experts, partisans politiques, n'ont pas accepté l'opinion de ces hommes et ils ont fait supporter au pays une dépense de $2,750,000. Non seulement ces experts, partisans politiques, ne se sont pas contentés de mettre des rails de 80 livres sur toute la ligne principale, mais ils ont encore insisté, contrairement à l'avis d'ingénieurs experts, pour qu'on plaçât ces rails dans les cours et sur les voies de garage. M. Woods, au nom du Grand-Tronc-Pacifique, a déclaré qu'il n'a jamais insisté pour qu'on plaçât ces rails dans les cours et sur les voies de garage.

Quant à l'entreprise qui se rapporte à la construction d'une voie simple, l'ingénieur en chef Lumsden a dit que, d'après la convention, on ne devait construire qu'une voie simple. Pourtant, cette commission politique n'a pas tenu compte de l'opinion des experts, et elle a fait construire une voie double de la jonction du lac Supérieur à la gare de Graham. M. Woods a dit que ce n'était pas là un ouvrage nécessaire, mais un ouvrage de luxe. Qu'on imagine le Gouvernement dépensant les deniers du peuple pour des ouvrages de luxe, dans les solitudes du nouvel Ontario.

Il y a ensuite la question de la voie d'accès pour arriver à Winnipeg. L'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré à la Chambre qu'il s'est rendu en personne sur les lieux et qu'il a examiné le terrain autour de Winnipeg. Pourtant, l'ingénieur en chef, M. Lumsden, a témoigné qu'il était en faveur du projet qui consistait à se servir pour cette fin de la voie du Nord-Canadien. Nous entendons l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux nous dire qu'il aurait remis sa démission entre les mains du Gouvernement plutôt que de souffrir qu'on suivît l'avis de l'ingénieur en chef du département en cette affaire.

Puis, cette commission extraordinaire fixe tout le tracé de cette voie ferrée de Moncton à Winnipeg, et l'ingénieur en chef Lumsden jure qu'il ne saurait s'attribuer le mérite de ce travail; qu'il ignorait même qu'on y procédait et qu'à son avis on ne pouvait établir de tracé de la ligne

qu'aux endroits colonisés, habités et non pas dans les solitudes sauvages et impénétrables.

Les cas abondent pour établir que l'ancien Gouvernement et les commissaires ont ignoré totalement les avis de leurs experts.

Je ne me propose pas de discuter les détails de ce rapport, mais il y a un ou deux faits renversants auxquels je veux faire brièvement allusion. Je me rappelle qu'un jour le Gouvernement libéral a construit un quai, à Disraéli, province de Québec, à un endroit où il n'y a pas d'eau et, par conséquent, pas de bateau à attacher; mais ici nous voyons la commission du Transcontinental construire un chemin public, au coût de $40,000, jusqu'à l'église de Sillery, à un endroit éloigné de toutes parts de la voie ferrée.

Le rapport établit qu'on a payé aux entrepreneurs $3,300,000, par suite d'une classification trop élevée, et, à seule fin d'ajouter un détail intéressant aux accusations de classification excessive, je vais citer une partie du témoignage d'un nommé Alfred A. Paradis, qui, après avoir été assermenté, a déclaré ce qui suit:

D. Quel âge avez-vous?—R. Trente-neuf ans.
D. Vous êtes ingénieur civil?—R. Oui.
D. Possédez-vous un diplôme de quelque collège?—R. Non.
D. Où avez-vous reçu votre instruction?—R. Au National Business College et j'ai eu un maître privé. Ensuite j'ai suivi les cours de l'International Correspondence School, de la Pensylvanie.

J'ai entendu dire que l'institution en question enseigne des matières qui relèvent de la théorie, mais je puis difficilement croire qu'on puisse acquérir beaucoup de connaissance de cette école de la Pennsylvanie sur un sujet aussi pratique que l'est la classification des déblais. Nos adversaires, en cette enceinte, nous ont dit qu'un homme n'a pas qualité pour être commissaire, s'il vient des Etats-Unis, mais voici quelqu'un qui a appris dans les cours de l'International Correspondence School, de la Pennsylvanie, comment reconnaître les déblais ordinaires des déblais de roches compactes ou détachées, et que ces incomparables commissaires du chemin de fer Transcontinental national chargent de faire cet important travail de classification. Plus loin, M. Paradis déclare:

D. Vous n'avez pas fait de classification avant cela sur aucun autre chemin de fer?—R. Non.
D. Le premier matin, vous êtes parti avec l'intention de classifier les déblais afin de préparer votre état?—R. Oui.
D. Quelqu'un vous accompagnait-il la première fois? R. Pour la première estimation, je crois que oui.
D. Avez-vous mesuré, compté ou évalué vos cailloux? R. Oui, monsieur.

[M. Samuel Sharpe.]

D. Quel procédé avez-vous suivi? R. J'ai mesuré quelques-uns des cailloux moi-même; mes subordonnés en mesurèrent quelques-uns; les contremaîtres des entrepreneurs les ont aussi mesurés.
D. Les contremaîtres des entrepreneurs? R. Oui.
D. Vous en êtes-vous rapporté à eux? R. Non, pas toujours.
D. Vous en êtes-vous quelquefois rapporté à eux?—R. Quelquefois. D'autres fois je n'ai pas tenu compte de leur avis.
D. Vous en êtes-vous souvent rapporté à leur avis pour les mesurages? R. Oui.

Voici un particulier qui avait puisé sa science de l'art de l'ingénieur à l'International Correspondence School de la Pennsylvanie; il laisse les contremaîtres des entrepreneurs mesurer les cailloux et, quant à l'exactitude de ce travail, s'en rapportent à ce qu'ils lui en disent. Peut-on s'étonner après cela qu'il y ait eu classement abusif des déblais?

William B. Robertson, ingénieur divisionnaire nommé par les commissaires du Transcontinental, dit au cours de sa déposition:

D. Quelle est la proportion de l'argile enlevée dans votre section que vous avez classée comme étant de la roche détachée? R. De 80 à 85 p. 100 environ.

Le différend que fit surgir le classement des déblais mit sous les yeux un singulier spectacle: les entrepreneurs, d'une part, sollicitèrent et obtinrent l'avis de certains avocats des provinces d'Ontario et de Québec, avis favorable à leurs réclamations et dont ils firent part aux commissaires; ceux-ci, d'un autre côté, ne consultèrent point d'avocats; ils se contentèrent d'écrire au sous-ministre de la Justice qui leur répondit qu'en cette matière ils devaient s'en rapporter à la décision des ingénieurs. Mais au lieu de se conformer à l'avis des ingénieurs à l'égard du classement des déblais, la commission du Transcontinental se rangea à celui des avocats des entrepreneurs.

On voit que dix ou douze ingénieurs ont jugé qu'il eût été bon de construire des viaducs en bois. En certain endroit du nouvel Ontario, à Reddit, on avait construit une gare bien suffisante, mais comme elle n'était pas du type des bâtiments coûteux auxquels tenaient le Grand-Tronc-Pacique, il fallut en ériger une autre et construire aussi un hangar à marchandises; de sorte qu'en une région dépourvue d'habitants et de trafic on a, en un même endroit, deux gares et un hangar à marchandises.

Les dépositions font voir que certains déboursés ont été faits sans raison légitime, de façon illégale et malhonnête; elles fournissent aussi mainte preuve de mau-

vaise gestion. On a déjà mis sous les yeux de la Chambre la preuve relative aux entreprises nos 16 et 17, lesquelles révèlent ce qu'il y a eu de plus odieux en toute cette affaire. Le président du Grand-Tronc, M. Hays, avait fait savoir au président de la commission, M. Parent, ainsi qu'à sir Wilfrid Laurier, que l'on devrait annuler l'adjudication de ces deux entreprises parce qu'on n'en avait pas exécuté les travaux et que la construction des sections voisines permettait le transport des approvisionnements et du matériel à meilleur compte; mais à deux mois de là on permettait aux adjudicataires, MM. M. P. et J. T. Davis, de céder leurs entreprises à MM. O'Brien, McDougall et O'Gorman. Le chef de l'opposition était alors donc au fait des circonstances; aussi devra-t-il porter la responsabilité de ce que les MM. Davis ont effrontément empoché $750,000 sans avoir remué un seul pouce de terre sur les parties de la ligne dont l'entreprise leur avait été adjugée.

Pour ce qui est des adjudications en général, il est établi que les commissaires avaient fait part d'avance des évaluations des ingénieurs à ceux des entrepreneurs qui étaient de leurs amis. Le fait est très significatif. Ces commissaires étaient grassement payés pour veiller à la construction du Transcontinental, et cependant ils ont renseigné leurs amis en secret avant l'adjudication des diverses entreprises. C'est ainsi que M. Young, le cultivateur distingué qui représentait le Manitoba au sein de la commission, favorisait les intérêts d'un entrepreneur libéral de Winnipeg, M. J. D. McArthur. Le président Parent fournissait lui-même d'avance des renseignements au sujet de l'entreprise n° 8 et modifiait les évaluations d'une entreprise de $5,000,000 pour qu'elle fût adjugée à ses bons amis, MM. M. P. et J. T. Davis. Le président Parent, il va sans dire, nie avoir eu connaissance de cela, mais il n'en reste pas moins établi que quelqu'un s'est rendu coupable de faux en biffant certains chiffres du document après que l'ingénieur en chef Lumsden l'eût signé.

Dans l'affaire Gamey, la grande question était de savoir d'où venait l'argent; mais dans le cas présent, l'essentiel est de savoir où l'argent est allé. Au dire de l'ex-ministre de l'Intérieur, il n'existe pas même l'ombre d'une malversation, rien, absolument rien ne prouve qu'une partie quelconque de cet argent ait été attribuée à des objets illégitimes ou politiques. Quand j'aurai donné lecture de quelques extraits de la déposition du président Parent, la Chambre pourra tirer ses conclusions:

D. Quelque entrepreneur vous a-t-il payé, à vous ou à l'un quelconque de vos collègues de la commission, quelque argent pour des fins personnelles ou politiques?—R. Je ne sais pas.

D. Vous dites qu'ils ne vous en ont pas payé? —R. Pas à ma connaissance.

D. Vous en ont-ils payé pour des fins personnelles ou politiques?—R. Non.

D. Est-ce que, après avoir obtenu les entreprises, l'un quelconque des entrepreneurs a versé quelque contribution pour des fins personnelles ou politiques?—R. Pas que je sache. Si la chose s'est faite, ce dut être ailleurs.

D. Savez-vous s'ils ont donné de l'argent?— R. C'est ce que je ne peux dire; je parle pour ce que j'en sais moi-même.

D. Vous ont-ils dit qu'ils avaient donné de l'argent à d'autres personnes?—R. Je ne puis le dire: je l'ignore.

D. Affirmez-vous qu'ils ne vous ont pas dit qu'ils en ont donné?—R. Je ne me souviens pas de cela.

Ses réponses sur ce point ne sont pas très positives; ne trouve-t-on pas singulier qu'il n'ait gardé aucun souvenir de tout cela?

D. Tâchez de vous rappeler.—R. S'ils ont donné de l'argent à quelqu'un, cela les regarde.

Il élude la question.

D. Vous ont-ils dit qu'ils avaient payé de l'argent à quelqu'un pendant le temps qu'ils avaient ces entreprises?—R. A quelqu'un du dehors?

D. Oui.—R. Un individu cause quelquefois en ce sens. Il pourrait dire; je contribue aux deux côtés politiques, aux deux partis, mais sans citer aucun nom particulier.

D. Est-ce que quelques-uns de ces entrepreneurs vous ont dit, durant le temps qu'ils exécutaient ces travaux, qu'ils avaient avancé de l'argent pour des fins politiques?—R. Je me rappelle pas la chose.

D. Vous ne vous rappellez pas?—R. Non.

Ses réponses, on le voit, ne sont pas formelles.

D. Voulez-vous essayer de vous en souvenir? —R. Si je le savais, je vous le dirais. Dans une affaire comme celle-ci, je parle pour moi-même. Je ne puis parler pour un autre, ni parlerai-je d'après les ouï-dire.

D. Vous ne vous souvenez pas qu'ils vous l'ont dit?—R. Non, j'évite toujours la politique.

D. Vous dites qu'ils ne vous ont jamais dit avoir versé de l'argent pour des fins personnelles ou politiques?—R. Je ne me souviens pas de cela. Vous pensez que j'en sais plus long que je n'en connais. Nous ne nous sommes pas occupés de ces choses-là. J'avais un devoir à remplir et je m'en suis acquitté.

D. Et vous dites maintenant que, franchement, vous n'avez eu connaissance d'aucun cas où un entrepreneur quelconque aurait versé de l'argent pendant qu'il exécutait une entreprise à lui adjugée par la commission?—R. Je ne dis pas qu'il n'ont pas versé d'argent.

D. D'après ce que vous savez?—R. Autant que je sache, ils n'en ont pas versé à moi.

Il élude encore la question. (Lisant):

D. Oh non.—R. S'ils l'ont fait, je n'étais pas là.

D. Ce n'est pas là la question. Vous ont-ils dit en avoir payé?—R. Je ne me rappelle pas cela. Ils peuvent l'avoir dit, je ne sais pas. Je ne m'en souviens pas et je ne saurais le jurer.

D. Vous rappelez-vous qu'ils vous ont dit qu'ils allaient verser de l'argent?—R. C'est à peu près la même chose. Ils peuvent l'avoir dit, quelques-uns d'entre eux, mais je ne saurais dire exactement. Ils peuvent avoir dit cela.

On ne peut lire cette déposition sans en venir à la conviction qu'une grande partie de cet argent a été versée à la caisse électorale du parti libéral.

Les commissaires ont fait porter leurs investigations sur la construction de la ligne tout entière, ils ont examiné les contrats, fait subir interrogatoire et contre-interrogatoire aux témoins, rédigé leur rapport et résumé leurs conclusions dans les paragraphes significatifs que voici:

Nous constatons que la commission du chemin de fer Transcontinental, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et ceux qui ont dirigé la construction du chemin de fer n'ont pas jugé qu'il était à propos ou nécessaire de pratiquer ou de favoriser l'économie dans la construction de cette voie ferrée.

Nous constatons que, outre les sommes inutilement englouties dans la construction du chemin de fer à l'est du fleuve Saint-Laurent, on a inutilement dépensé au moins $40,000,000 pour la construction de ce chemin de fer.

Mettons en regard de ces conclusions cette parole également significative de l'honorable A. B. Blair, au sujet de la division de l'Est du Transcontinental:

Ce doublement de l'Intercolonial est absolument inutile; outre qu'il tend à la ruine du chemin de fer de l'Etat, il constitue un gaspillage insensé des deniers publics.

J'eusse aimé, si j'en avais eu le loisir, faire un examen plus minutieux des conclusions des commissaires, car ce rapport est le plus complet de tous ceux qu'il m'a été donné de lire; il fait voir, en effet, que le bien fondé des accusations est établi de la façon la plus évidente par la bouche même d'employés et de témoins dévoués aux intérêts du parti libéral. Je considère que le peuple canadien a enfin sous les yeux tous les faits qui se rattachent réellement à ce gaspillage gigantesque de $40,000,000, à ce chef-d'œuvre de prodigalité systématique dont le pays est redevable au parti libéral. Et je me plais à espérer que lorsqu'ils auront l'occasion d'élever la voix, les électeurs du Canada ne manqueront pas de flétrir comme il convient les auteurs de cette honte nationale.

M. J. J. HUGHES (King), (I.P.-E.): Cette question est sans contredit la plus importante que l'on ait encore discutée à la Chambre depuis l'ouverture de la présente session; je dirai même que c'est la première fois depuis nombre d'années que l'on appelle l'attention de la Chambre et du pays sur un sujet aussi important. Le rapport de MM. Lynch-Staunton et Gutelius, les deux commissaires que l'on a chargés de tenir une enquête, est volumineux et technique. Le débat qu'il a provoqué embrasse une multitude d'objets et est en grande partie de nature technique; c'est pourquoi je considère que le citoyen ordinaire pourrait difficilement—eût-il le temps, le goût et l'occasion de lire jusqu'aux moindres détails du rapport et du débat auquel il donne lieu—prendre un parti sur cette question.

Il devrait y avoir une possibilité pour le citoyen ordinaire de saisir les traits essentiels de la cause. Je vais m'efforcer de trouver ce moyen et de le suivre.

Avant d'en arriver là, je veux attirer l'attention de la Chambre sur la particularité suivante dans cette affaire.

Autant qu'on sait, ce rapport, longtemps avant d'être imprimé et déposé sur le bureau de cette Chambre, ou dans tous les cas, longtemps avant d'être accessible aux membres de cette Chambre, avait été communiqué aux journaux conservateurs, ou des résumés exagérés et malhonnêtes avaient été distribués à une presse qui les a publiés et commentés avec des titres incendiaires. On a attiré l'attention du pays sur les abus énormes qui étaient à la veille d'être dévoilés et les malhonnêtetés qui allaient être dénoncées. Des efforts surhumains ont été faits pour influencer l'opinion publique et préjuger le pays avant que ce rapport eût vu la lumière. Etait-ce bien la vraie manière d'agir? Les hommes qui préparaient ce rapport avaient-ils peur que, le rapport une fois soumis, ne fût pas interprété dans le sens qu'ils désiraient et leur intention était-elle de préjuger l'opinion publique d'abord et de donner le rapport ensuite? Il semble bien que tel a été le cas. Si ces hommes avaient eu confiance dans la valeur de leur rapport ils se seraient fiés aux faits qu'il donnait pour produire l'impression propre.

Je veux dire un mot ou deux sur la politique de l'ancien Gouvernement dont on fait le procès dans ce rapport et qui a été maltraité ce soir par mon honorable ami (M. Sharpe). En 1903, quand le Gouvernement du pays a décidé, comme conséquence du développement de l'Ouest du besoin grandissant de meilleurs moyens de transport, de construire un chemin de fer entre Winnipeg, Manitoba et Moncton (N.-B.), il a décidé de rester le propriétaire de la ligne

et de la raccorder à une ligne de chemin de fer que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique construirait de Winnipeg à la côte du Pacifique. Chaque province devait bénéficier de la construction et de l'exploitation du nouveau chemin de fer. Ce devait être dans le vrai sens du mot un chemin de fer national transcontinental.

Nous savons que le parti conservateur ne voulait pas que la ligne allât plus loin que Cochrane; il voulait qu'à partir de ce point le trafic de la ligne passât par Toronto et ensuite sur le territoire américain pour atteindre les ports des Etats-Unis. Quelques conservateurs voulaient que le chemin de fer s'étendît jusqu'à Québec et qu'à partir de ce point le trafic prît la direction de Portland. Les Provinces maritimes étaient complètement ignorées. Elles pouvaient bien payer leur écot, mais elles ne retiraient aucun avantage. Voilà ce qu'était la politique de l'opposition dans le temps, et qui est demeurée la politique du parti conservateur aujourd'hui. Le Gouvernement du temps a pensé et agi autrement. Sur cette politique, il est allé devant le peuple en 1904 et en 1908, et le peuple l'a approuvé. Il est bien possible que l'ancien Gouvernement, le parti libéral et la majorité du peuple du Canada soient aussi qualifiés pour se prononcer sur la sagesse de cette proposition que le sont M. Gutelius ou M. Lynch-Staunton, ou le parti conservateur ou mon honorable ami (M. Sharpe). En même temps que cette politique était adoptée, il était aussi décidé, comme la chose a été répétée nombre de fois, de construire un chemin de fer capable de rivaliser avec les lignes les mieux construites en Amérique, afin que les frais d'entretien et d'exploitation soient les plus légers possibles et que la nouvelle ligne fût un concurrent capable de rivaliser avec le Pacifique Canadien ou tout autre chemin de fer du Canada.

Quelle convention a ensuite été conclue avec le Grand-Tronc-Pacifique? Alors que le Gouvernement devait construire la ligne de Winnipeg à Moncton, le Grand-Tronc-Pacifique devait construire de Winnipeg à l'océan Pacifique. Le Grand-Tronc-Pacifique, avec la garantie du Grand-Tronc, une compagnie aussi puissante que riche, s'engageait à prendre la ligne à bail après sa construction, pendant une durée de cinquante ans et de pays 3 pour 100 sur le coût de la construction, que ce coût fût grand ou petit, pendant quarante-trois ans, d'exploiter le chemin de fer et de voir aux améliorations ainsi qu'à l'entretien. Il était donc de l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc que la ligne fût construite avec honnêteté et économie. Ces deux compagnies avaient le droit et le devoir d'envoyer leurs ingénieurs visiter la voie en construction afin de voir à ce que chaque piastre fût bien employée; et c'est ce qu'ils ont fait. Quelle meilleure mesure pouvaient-ils adopter pour s'assurer de l'honnêteté et de l'économie de la construction? Je ne crois pas que la sagesse humaine puisse trouver un meilleur argument.

Puis on a nommé la commission, formée de quatre hommes. Le Gouvernement actuel cherche à ternir la réputation de ces commissaires. Mais ce sont des citoyens canadiens de bonne renommée, et je ne crois pas que les efforts du Gouvernement devraient tendre vers la destruction de cette renommée. La commission avait l'avantage d'être assistée des meilleurs ingénieurs qu'on pouvait trouver au Canada. S'il y a eu péculat, la commission était malhonnête; les ingénieurs employés par elle et payés par le peuple doivent avoir été malhonnêtes; les ingénieurs employés par le Grand-Tronc-Pacifique et par le Grand-Tronc ont dû être de connivence avec les tripatouilleurs, et ils devaient aussi être malhonnêtes; et les entrepreneurs devaient aussi être malhonnêtes. Si toutes ces sauvegardes se sont écroulées, monsieur l'Orateur, et si cette malhonnêteté a régné, il doit y avoir quelque chose d'anormal dans l'âme du peuple du Canada, car il semble impossible de se procurer de meilleures garanties pour assurer l'honnêteté d'une entreprise publique.

Nous entrons maintenant dans une autre phase de cette affaire, une phase qui est très grave pour le Gouvernement. Je disais il y a un instant qu'il serait difficile pour un homme ordinaire de parcourir cette masse de preuve préparée par des avocats et des ingénieurs et de découvrir qui avait tort ou raison. Mais il est facile, pour l'homme ordinaire, de voir que si tout ce péculat s'est produit comme on le prétend, tous ceux dont j'ai parlé doivent être coupables. Le Gouvernement est le gardien et l'administrateur du Trésor public. Que doit faire le Gouvernement?

Doit-il poursuivre quelques-uns de ces hommes qu'on nous représente comme des escrocs, parties à ce péculat monstre, à ce vol énorme, dans lequel des millions du Trésor public ont été gaspillés, quarante millions, selon ce rapport, gaspillés,—et plusieurs millions pris malhonnêtement.

Je vois qu'un membre du Gouvernement est présent, l'honorable ministre de la

Marine et des Pêcheries (M. Hazen); croit-il que le Gouvernement n'a aucune responsabilité à cet égard? Non seulement le Gouvernement n'a pas poursuivi les hommes contre qui on allègue ces choses, mais il a gardé ces mêmes ingénieurs à son service. Le Gouvernement n'est pourtant pas très pointilleux sur les destitutions. Il n'a pas la conscience tranquille sur ce point; il a destitué des fonctionnaires pour les raisons les plus futiles. Il a destitué des fonctionnaires simplement parce qu'ils étaient soupçonnés d'être libéraux, alors qu'il n'y avait aucune autre accusation contre eux. Il a destitué des fonctionnaires des postes, des douanes, des phares, des chemins de fer, simplement parce qu'ils étaient libéraux, bien qu'ils fussent d'honnêtes gens, accomplissant fidèlement leurs fonctions publiques. Il a même destitué des morts, parce qu'on croyait qu'ils étaient libéraux; il a destitué des fonctionnaires simplement parce qu'ils flattaient le chien d'un libéral dans la rue. Mais selon sa propre admission, voici des gens, employés par le Gouvernement, et qui ont aidé à voler des millions au peuple de notre pays—et pas un seul n'a été destitué. Si le rapport est vrai, si les déclarations faites par les députés ministériels qui ont parlé sur ce sujet sont vraies, le Gouvernement aide, appuie et protège des escrocs, et il est aussi coupable qu'eux. Voilà ce que le peuple contribuable veut savoir, et le Gouvernement ne peut se dérober. Si ce qu'on dit du côté ministériel est vrai, ces hommes ne devraient pas être en liberté; le pénitencier est leur habitacle propre. Je répète encore: qu'est-ce que le Gouvernement va faire à ce sujet?

Mais il y a plus que cela encore. Si la dixième partie de ce que les ministériels affirment s'est produit, les entrepreneurs eux-mêmes sont des gens malhonnêtes. Lorsque le Gouvernement actuel est venu au pouvoir, il a constaté qu'un dépôt avait été fait par chacun de ces entrepreneurs; il avait aussi en main une retenue conservée par l'ancien Gouvernement. Si le Gouvernement actuel avait été sincère en l'espèce, il aurait dû garder l'argent jusqu'au règlement de toute l'affaire. Ces entrepreneurs s'étaient solennellement engagés à s'en tenir fidèlement et honnêtement aux clauses de leurs contrats sous peine de perdre l'argent qu'ils avaient déposé aux mains du Gouvernement comme garantie. Mais le Gouvernement n'exige rien; il a remis cet argent, dans plusieurs cas, sans exiger une piastre. Mais il a fait plus, même. Lorsque l'ancien Gouvernement était au pouvoir, il s'éleva une querelle entre les ingénieurs de l'Etat et les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, et cette dispute fut soumise à l'arbitrage selon les statuts.

Les arbitres étaient MM. Kelliher, pour le Grand-Tronc-Pacifique; Gordon Grant pour la commission du Transcontinental, c'est-à-dire pour le Gouvernement, et le troisième, Collingwood Schreiber. Les arbitres décrétèrent qu'ils déduiraient, de la réclamation de J. D. McArthur, la somme de $550,000, et l'ancien Gouvernement décida d'appliquer cette décision.

Qu'a fait le cabinet conservateur depuis qu'il est au pouvoir? Il n'a donné aucune suite à la décision des arbitres, et n'a diminué le compte de l'entrepreneur que de $150,000, lui payant ainsi $400,000 de plus que les arbitres lui avaient accordé, et plus que l'ancien Gouvernement avait décidé de lui donner. En face de cela, le Gouvernement actuel peut-il accuser l'ancienne commission du Transcontinental de ne pas avoir fait son devoir ou d'avoir gaspillé l'argent du public? Les électeurs voudront savoir pourquoi on a passé outre à la décision des arbitres, et pourquoi l'on a payé à cet entrepreneur $400,000 de plus que les arbitres lui accordaient. Cependant on veut nous faire croire que c'est l'ancien Gouvernement ou la commission du Transcontinental qui a gaspillé l'argent du public.

Je ne sais pas, je ne puis comprendre, comment le Gouvernement actuel peut dire au peuple que certaines personnes volaient les contribuables, et que cependant ils les garde à son service; qu'il ne les a pas poursuivies, qu'il n'a pas pris des procédures légales contre elles, mais qu'il a tout approuvé. Je ne crois pas que l'on trouve rien de semblable dans l'histoire du Canada ou de tout autre pays. Lorsque le parti libéral a accusé Connely et McGreevy d'avoir gaspillé l'argent du Gouvernement, il a poursuivi ces hommes devant les tribunaux et les a fait condamner et punir. Le parti libéral a montré sa sincérité; il a agi comme il devait le faire, courageusement, et s'il y avait quelque vérité dans ce rapport, le Gouvernement actuel agirait de la même manière. Mais il sait que ce rapport n'est pas vrai; il n'accepte pas ses conclusions; et depuis qu'il l'a reçu jusqu'à ce jour il n'a pris aucune initiative sur une seule de ces conclusions.

Le Gouvernement a payé une somme énorme à ces deux hommes pour faire cette enquête. Ceux-ci ont fait leur rapport, et si ce rapport n'est pas vrai—et nous sommes obligés d'en arriver à cette conclusion—c'est alors un rapport diffama-

toire que le Gouvernement répand dans le pays. Je ne prétends pas être versé dans la loi, mais l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) a dit qu'un des membres de cette commission, M. Lynch-Staunton, était un des membres les plus distingués du barreau d'Ontario. Or, M. Lynch-Staunton a soutenu une opinion qu'il a publiée dans ce rapport, et le ministre de la Justice, et le sous-ministre de ce département, ont tous deux sous leur signature dit que cette opinion était entièrement erronée, —que sa prétention ne valait rien en droit. Cependant, le Gouvernement dépense des dizaines de milliers de dollars pour répandre ce rapport dans le pays, afin de préjuger l'opinion publique.

Je vous ai montré, monsieur l'Orateur, comment les honorables membres de la droite s'accordent sur les questions de droit, c'est-à-dire sur l'opinion qu'ils ont des connaissances de M. Lynch Staunton. C'est de cette façon, je crois, que les électeurs de ce pays envisageront la question. Je répète que les commissaires employés par le Gouvernement ont fait un rapport dans lequel ils disent que des sommes énormes ont été détournées de leur objet. Ceux que l'on accuse de ce méfait sont tous dans le pays; plusieurs d'entre eux sont à l'emploi du Gouvernement et celui-ci cependant ne fait rien pour faire punir ces personnes pour leur prétendue malversation.

Si ce rapport est exact, jamais un Gouvernement, dans ce pays ou dans aucun autre, ne s'est rendu coupable autant que celui-ci de fausser les fins de la justice. Les électeurs approuveront-ils cette façon d'agir? Mais si le rapport n'est pas exact, c'est alors le document la plus diffamatoire qui ait jamais été mis devant le peuple canadien— et il est publié sous les auspices du Gouvernement. Je demanderai donc aux ministres qui sont dans la Chambre, ce soir, ce qu'ils entendent faire. Il ne faut pas que la chose en reste là; il faudra instituer d'autres enquêtes pour protéger le peuple. Si le Gouvernement n'a pas de renseignements suffisants pour lui permettre de poursuivre les coupables, qu'il fasse alors une autre enquête. N'est-ce pas là le gros bon sens; n'est-ce pas raisonnable? C'est ce que le pays demandera comme il a droit de le demander, et s'il obtient justice il sera satisfait. Mais il n'obtiendra pas justice. On ne s'occupe pas des intérêts du peuple dans cette question. Le tout paraît avoir été une machination ourdie pour discréditer l'ancien Gouvernement et le parti libéral, et pour déprécier le Transcontinental national sans s'occuper des conséquences. Aucun plaidoyer, aucun argument spécieux, aucune tentative de cacher les faits, n'empêchera le peuple de voir clair dans ce rapport.

Il y a un homme qui, en fin de compte, est peut-être plus responsable que tous les autres de cet état de choses, c'est le premier ministre; c'est sur lui que doit peser la responsabilité.

Un des points du rapport de cette commission, c'est que si nous avions construit une ligne de qualité inférieure elle n'aurait pas coûté si cher. Il nous a fallu verser $65,000 pour obtenir ce précieux renseignement. M. Gutelius juge inutile que la voie du Grand-Tronc-Pacifique soit droite et de niveau, mais il serait on ne peut plus heureux d'amener le Gouvernement a lui fournir l'argent nécessaire pour améliorer celle de l'Intercolonial et la redresser suffisamment. L'exécution de tels travaux, dit-il, aurait pour effet de réduire considérablement les frais d'exploitation de l'Intercolonial; mais il fait rapport que, pour le Transcontinental, cela n'est pas nécessaire. Il est de toute évidence qu'il y a dans ce raisonnement une lacune. Je le répète, tout cela se résume à une machination pour discréditer le parti libéral et déprécier le Transcontinental. Peut-être a-t-on voulu, par là, empêcher le Grand-Tronc-Pacifique de prendre possession de la ligne une fois achevée, afin de la passer à une autre compagnie, au Pacifique-Canadien, par exemple, et priver le peuple des avantages de la concurrence. Le président du Grand-Tronc-Pacifique, M. Chamberlain, a déjà prévenu le Gouvernement qu'il pourrait bien ne pas prendre possession de la ligne si l'on persistait à en modifier les pentes comme on a commencé à le faire; qu'il ne voudrait pas se rendre responsable de l'exploitation de la ligne dans de telles conditions. Il n'y a pas un Gouvernement qui se soit jamais trouvé dans une situation plus insoutenable, plus déraisonnable, plus directement contraire aux intérêts du peuple que ne l'est celui-ci actuellement.

M. A. SEVIGNY propose le renvoi de la discussion.

(Sur motion de M. Hazen, la séance est levée à onze heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 31 mars 1914.

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

BILLS PRIVES.

1re LECTURE.

Bill n° 130, relatif à certains brevets de Thomas Leopold Wilson.—M. Fripp.

Bill n° 131, relatif à la compagnie "Sterling Life Insurance Co. of Canada"—M. Buchanan.

Bill n° 132, relatif à W. C. Edwards and Company, Limited.—M. Fripp.

Bill n° 133, pour faire droit à Joham Andrew Horn.—M. Schaffner.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET DES CHEMINS DE FER.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'hon. W. T. White (ministre des Finances) pour que la Chambre se forme en comité des subsides, et de l'admendement de M. Graham.

M. A. SEVIGNY (Dorchester) (texte): Monsieur l'Orateur, la commission chargée par le Gouvernement de faire une enquête sur la construction du Transcontinental nous rapporte que, dans cette entreprise, une somme de 40 millions a été dépensée inutilement. Cette nouvelle a créé toute une sensation dans le pays et a soulevé l'indignation publique contre le parti libéral responsable de cet abus inqualifiable.

Depuis le dépôt de ce rapport, nos amis de l'opposition ont présenté un amendement dans lequel ils demandent de ne pas adopter ce rapport, et la principale raison qu'ils donnent, c'est que les commissaires Gutelius et Staunton sont, l'un un conservateur, l'autre un ami de la compagnie du chemin de fer du Pacifique.

J'ai suivi ce débat avec attention et je n'ai pas encore entendu un mot contre l'honnêteté et l'intégrité des deux commissaires. Quand les commissaires nous disent qu'une somme de 40 millions a été dépensée dans cette entrprise par le Gouvernement libéral, nous pensons involontairement à ce jugement qui a été porté sur l'administration libérale, non pas par un conservateur, non pas par un ami du Pacifique-Canadien, mais par un bon libéral, par un des chefs libéraux de notre province, qui disait qu'un jour le parti libéral à Ottawa était tout-puissant, mais que la corruption et le boodlage avaient entraîné sa perte. C'est M. Joseph Octave Mousseau, ancien député de Soulanges, qui a porté ce jugement l'automne dernier. Ce monsieur Joseph Octave Mousseau était supporté dans le comté de Soulanges aux élections de 1912 par le très honorable chef de l'opposition, dans le comté de Châteauguay, il faisait la lutte avec le très honorable chef de l'opposition contre le candidat conservateur, et dans la législature de Québec, il était président du comité des bills privés en attendant sa nomination comme ministre dans le gouvernement Gouin.

Il y a un autre témoignage que celui-là, c'est celui de M. R. L. Richardson, candidat libéral dans le comté de Macdonald à l'élection partielle de 1912. M. Richardson n'est certainement pas un conservateur, et la meilleure preuve c'est que lorsqu'il s'est présenté dans Macdonald, nous avons vu les principaux libéraux de l'Ouest, des provinces d'Ontario et de Québec, voler à son secours afin de faire battre mon bon ami M. Morrison, député de Macdonald. Dans un article qu'il publiait le 13 février 1914, dans le "Winnipeg Tribune," Richardson critiquait sévèrement l'administration libérale au sujet de cette entreprise du Transcontinental, et voici ce qu'il disait:

> Il serait intéressant de savoir au juste ce que doivent penser de la situation des hommes comme sir Wilfrid Laurier, M. Fielding, M. Sifton et M. Graham, qui était alors ministre des Chemins de fer. Certains d'entre eux sont encore dans la vie publique, les autres en sont sortis; mais il est certain qu'ils ont fait au pays un legs qui devrait rester comme un monument érigé à leur honte pendant un siècle ou deux, jusqu'à ce que leurs noms soient tombés dans l'oubli le plus profond.
>
> La corruption effrénée, la mauvaise gestion qui caratérisent cette entreprise font que, en tant qu'élément de l'actif de l'Etat, le chemin de fer est pour ainsi dire à jamais dépourvu de valeur. On en a augmenté le coût de façon tellement prodigieuse, l'intérêt à payer sera si lourd, qu'il sera impossible de solder les frais d'exploitation, de servir l'intérêt du capital, d'entretenir la voie et de faire bénéficier en même temps les colons, en matière de transport des voyageurs et des marchandises, de taux qui ne soient pas excessifs, de taux susceptibles d'alléger quelque peu le fardeau qui pèse sur les contribuables. On a si bien gâché toute cette entreprise, que le Gouvernement aurait peut-être mieux fait de puiser $100,000,000 dans la caisse de l'Etat pour les jeter au feu.

Je n'ai pas l'intention de faire à la Chambre l'historique de cette entreprise, vu que les faits sont très bien connus. Mais je rapporterai cependant certaines paroles prononcées par sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre, dans son discours de 1903, lorsqu'il présenta ce projet aux Chambres. On trouvera ces paroles au volume 4, page

7907, hansard de 1903: "Donc, et je prie toute la députation de bien vouloir le remarquer, le Gouvernement construira le chemin de fer de Winnipeg à Moncton, sans qu'il en coûte un sou au pays, sauf l'intérêt pendant quelques années, détail sur lequel je reviendrai plus tard."

L'année suivante nous avions les élections générales dans le pays, et je me souviens que le parti libéral commençait sa campagne dans la province de Québec, à Sorel, où sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre, tint la première assemblée. A cette occasion, le parti libéral avait organisé des excursions d'un peu partout, et des milliers de personnes assistèrent à cette assemblée.

La principale question discutée à cette assemblée, par sir Wilfrid Laurier, fut celle du Transcontinental, et il promit alors à ses milliers d'auditeurs que son gouvernement avait entrepris la construction d'un chemin de fer d'une longueur de 1,800 milles, de Winnipeg à Moncton, et il promit alors que cette entreprise gigantesque serait exécutée par le parti libéral pour une somme qui ne devrait pas excéder 13 millions de piastres de l'argent du Canada.

Cette promesse faite par le premier ministre d'alors fut reçue avec enthousiasme, et immédiatement tous les orateurs du parti libéral se mirent à parcourir la province et le reste du pays, en déclarant que le peuple devait supporter l'administration qui s'était engagée à construire un chemin de fer d'une longueur de 1,800 milles pour une somme de 13 millions, et le peuple a cru que tous ces orateurs inspirés par sir Wilfrid Laurier disaient la vérité.

Dans son discours de 1903, sir Wilfrid Laurier parlait d'une question de détail sur laquelle il devait revenir plus tard, et aujourd'hui, c'est le peuple du Canada qui réalise toute l'importance de ce détail, surtout depuis que le ministre des Chemins de fer a soumis aux Chambres, il y a quelques jours, le coût réel pour le pays de cette entreprise tel que préparé par le département des Chemins de fer.

Ce chemin qui devait nous coûter 13 millions de piastres, suivant la promesse formelle faite au peuple du Canada, nous coûtera la somme énorme de 244 millions, et voici les chiffres officiels qui le démontrent: Coût estimatif du chemin terminé au 31 décembre 1914, $161,307,800; intérêt pendant la construction, à 3 pour cent, jusqu'au 31 décembre 1913, $15,136,289; estimation de l'intérêt sur les dépenses jusqu'au 31 décembre 1914, 5,293,322.67; capital établi pour fins de loyer au 1er janvier 1915, $181,737,411.67.

Intérêt sur $181,737,411.67 à 3 pour cent, capitalisé pour 7 ans, du 1er janvier 1915 au 1er janvier 1922, $41,776,681.31.

Si le chemin de fer ne gagne pas 3 pour 100 de plus que ses frais d'exploitation pendant les trois années se terminant le 31 décembre 1925, l'intérêt est ajouté au capital pour trois années de plus, ajoutant $20,725,791.30 au coût du capital; ce qui fait que le coût estimatif du chemin de fer est de $244,239,884.28.

Cela est loin du chiffre de 13 millions dont le parti libéral parlait en 1903 et 1904.

Nos amis de la gauche peuvent faire des discours de sept heures, de quatre heures et de trois heures, ils ne réussiront jamais à détruire le fait que ce chemin de fer va nous coûter une somme bien trop élevée, celle de 244 millions, pour les conditions dans lesquelles se trouve le Canada actuellement.

En 1903, il s'est trouvé des hommes qui ont prédit les vrais résultats que nous obtenons aujourd'hui avec cette entreprise, et parmi ces hommes se trouvait le très honorable R. L. Borden, alors chef de l'opposition, qui dénonça en termes énergiques la décision prise si aveuglément par le parti libéral.

Un autre homme, l'honorable M. Blair, ministre des Chemins de fer dans le gouvernement libéral en 1903, a aussi dénoncé énergiquement cette entreprise de son parti, et au lieu d'en prendre la responsabilité, lui qui connaissait le mieux la situation, vu qu'il était ministre des Chemins de fer, il a décidé de sortir du gouvernement Laurier, et dans un discours mémorable prononcé dans cette Chambre, il a prédit exactement que la construction de ce chemin de fer conduirait notre pays aux portes de l'abîme.

Les orateurs libéraux pourront faire de nombreux discours, et leurs journaux pourront écrire bien des articles, mais le peuple de ce pays, après avoir entendu ses discours et lu ses articles, reviendra toujours sur cette question qu'il adressera au parti libéral et dans laquelle il lui demandera ce que ce parti a fait de la somme de 40 millions de piastres dépensée inutilement dans cette entreprise.

Le parti libéral a promis au peuple du Canada que ce chemin de fer serait sa propriété, et depuis 1903, il n'a pas perdu une seule occasion de faire croire aux électeurs que ce chemin de fer serait leur propriété.

Nous savons que cette promesse a été faite pour tromper le public, car c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, composée d'une vingtaine de bons amis du parti libéral, qui sera la maîtresse absolue de ce chemin de fer, en vertu d'un bail pour une période de 50 ans que le parti libéral lui a donné.

Donc, d'ici à 50 ans, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura le droit seule d'exploiter cette ligne, de charger les taux de fret et de passage tel que bon lui semblera, et elle sera la seule, s'il y a des bénéfices dans l'exploitation de cette ligne, à profiter de ces bénéfices.

Non seulement le peuple du Canada ne pourra jouir d'aucun droit de propriété sur le Transcontinental, mais pendant toute la durée du bail, il sera appelé à débourser des millions de piastres sans espoir de retour. En effet, en vertu de l'engagement passé entre le gouvernement libéral et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, cette compagnie devra payer comme seul loyer 3 p. 100 sur le coût de la construction de cette ligne. Comme je l'ai déjà fait remarquer, c'est le peuple du Canada qui a payé toute la construction de ce chemin de fer, et le peuple du Canada est obligé de payer trois et demi p. 100 sur le montant que coûte ce chemin de fer, et cependant il ne recevra que 3 p. 100, c'est-à-dire qu'il fait une perte de un demi p. 100, et voici ce que cela veut dire: pendant les 50 ans que durera le bail du Grand-Tronc-Pacifique, le Canada perdra chaque année, $617,570.46, en faisant le coût du chemin de fer à $223,514,092,98, au 1er janvier 1923, date à laquelle le Grand-Tronc-Pacifique devra commencer à payer l'intérêt, et le total de la perte du pays, pendant la durée du bail, grâce à cette différence entre l'intérêt que nous payons et celui que nous recevons, sera de $30,878,523.

Si le Grand-Tronc-Pacifique ne gagne pas 3 p. 100 en sus des dépenses d'opérations du 1er janvier 1923 au 31 décembre 1925, il ne sera pas obligé de payer au Gouvernement son loyer à raison de 3 p. 100 du 1er janvier 1923 au 31 décembre 1925, et par conséquent, il aura eu la jouissance absolue du chemin de fer pendant une période de dix ans sans rien débourser. Mais dans ce cas, le chemin coûtera au pays $244,239,884.28, et la différence entre l'intérêt qui sera payé ensuite à 3 p. 100 et l'intérêt de 3 et demi p. 100 que nous payons, sera de $908,687 par année ou une perte totale pour le Canada de $45,433,000 pendant la durée du bail.

Voilà comment nous sommes propriétaires de ce chemin de fer qui devait nous appartenir suivant les promesses maintes fois répétées des politiciens libéraux.

La génération actuelle qui a construit cette ligne au prix de grands sacrifices, disparaîtra sans jamais avoir retiré le moindre avantage de l'énorme dépense qu'elle a faite, et d'ici à 50 ans, elle devra se conformer au désir et aux volontés de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Il est curieux de suivre les méthodes employées du commencement à la fin par l'ancienne administration dans toute cette entreprise.

Depuis le commencement du débat, quelques orateurs libéraux ont parlé de l'ancien président du Transcontinental, M. S. N. Parent, comme d'un grand avocat de la ville de Québec. Il est évident que ces messieurs connaissent peu de choses de M. Parent comme avocat, car autrement ils n'auraient pas parlé comme ils l'ont fait. Il est vrai que M. Parent est avocat, mais il est vrai aussi qu'il n'a jamais plaidé une seule cause, et il n'a jamais été considéré comme une lumière au barreau de sa province.

Il est bon de rappeler dans quelles circonstances le gouvernement libéral a confié la présidence du Transcontinental à M. S. N. Parent. C'était en 1905, et à Québec, il s'écrivait alors une page d'histoire du parti libéral qui ne sera certainement pas considérée comme une de ses plus belles.

En effet, la grande majorité de la députation libérale de la législature de Québec s'était révoltée contre le premier ministre, qui était l'honorable S. N. Parent, et à la tête du mouvement on voyait sir Lomer Gouin et l'honorable Adélard Turgeon. Ces députés libéraux avaient perdu toute confiance en celui qui jusque-là avait été leur chef. Le parti libéral était en pleine révolte et refusait de suivre plus longtemps la direction de M. S. N. Parent. Connaîtrons-nous jamais toutes les raisons qui avaient enlevé alors à M. Parent la confiance de ses partisans? L'opinion publique a toujours cru que les révoltés d'alors avaient des reproches sérieux à faire, à leur chef, et à tout événement le fait d'avoir perdu la confiance de ses partisans d'alors, n'était pas un témoignage qui devait le recommander pour une position de l'importance de celle de président du Transcontinental.

Sir Wilfrid Laurier se moqua des convenances et vint lui-même offrir à M. S. N. Parent la position de président de la commission du Transcontinental, et il déclarait alors qu'il lui donnait la plus belle position à la disposition de son gouvernement.

M. Parent se mit à l'œuvre, et il est vraiment impossible de comprendre les méthodes qui ont été employées pour construire la ligne de Winnipeg à Moncton, une distance de 1,800 milles. On a divisé cette entreprise en 21 sections, toutes très considérables. Il est évident que la commission du Transcontinental d'alors s'intéressait beaucoup aux gros contracteurs, et afin de les favoriser, il a été décidé que les contracteurs qui n'avaient pas de fortune, mais qui pouvaient avoir du talent, seraient exclus des bureaux du Transcontinental, et voici quels moyens on a employés pour arriver à ce résultat.

Dans les demandes de soumissions publiées dans les journaux, il était dit à ceux qui auraient désiré mettre une soumission, qu'il leur faudrait exécuter les conditions suivantes:

> Et nous déclarons et convenons qu'en cas de refus ou d'omission de signer ledit contrat avec les Commissaires et de faire, dans les dix jours de l'acceptation de la présente soumission, le dépôt voulu d'une somme n'excédant pas le tiers du coût estimatif de l'entreprise pour garantir la bonne exécution de ladite entreprise, ledit chèque sera acquis par confiscation aux dits Commissaires à titre de dédommagement pour ledit refus ou ladite omission, et que les soumissionnaires seront déchus de tous les droits que l'acceptation de la présente soumission leur confère à l'égard de l'entreprise.

Ces conditions étaient le plus sûr moyen de fermer la porte à des contracteurs non fortunés. La commission se réservait le droit d'exiger des contracteurs des sommes d'argent égales au tiers de leur soumission, et elle ajoutait que si le contracteur ne faisait pas ce dépôt, elle aurait le droit de confisquer le chèque de dépôt qu'il enverrait avec sa soumission.

On comprendra plus facilement ce que cela voulait dire quand on saura que sur l'entreprise n° 1, la commission se réservait le droit d'exiger un dépôt de $327,000, et si le contracteur ne pouvait le faire, la commission du Transcontinental avait le droit de confisquer son chèque de $75,000 qu'il avait envoyé avec sa soumission, et il en était ainsi pour chacune des vingt et une entreprises. Quel a été le résultat de cette manœuvre? Elle a eu pour résultat de faire donner toute la construction du Transcontinental à onze contracteurs, et ces onze contracteurs sont devenus les maîtres absolus de l'ancienne commission du Transcontinental ainsi que du gouvernement libéral.

Qu'est-ce qui a été fait par ces onze contracteurs favoris de l'ancienne commission?

Ils ont vendu tous leurs contrats, et ils ont fait des profits variant de 10 à 30 p. 100, et cela, dans bien des cas, sans avoir enlevé une seule pelletée de terre ou donné un coup de pic. Grâce aux méthodes inqualifiables employées pour donner ces contrats, ces messieurs ont fait des millions de profits, et ceux qui ont perdu sont les sous-contracteurs qui n'étaient aucunement protégés non plus que le public, ni par la commission, ni par le Gouvernement.

Je profiterai de cette occasion pour soumettre à la Chambre ce qui est arrivé à ma connaissance personnelle, dans la région qui s'étend du pont de Québec vers l'Est, dans les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse et l'Islet.

Le contrat principal de cette entreprise avait été donné à Davis dans des conditions tout à fait irrégulières, comme je le démontrerai plus loin.

Davis avait vendu son contrat à la Quebec Contracting Company, mais dans le public on croyait généralement que les travaux étaient exécutés directement par Davis, et c'est pourquoi une foule de personnes fournirent des marchandises à la Quebec Contracting Company pour des milliers de piastres, croyant que M. Davis était responsable du prix de ces marchandises.

La Quebec Contracting Company ne put exécuter le contrat qu'elle avait obtenu de Davis, et fut mise en liquidation. Cela a eu un effet désastreux dans tous ces comtés, plusieurs fournisseurs ont perdu des sommes considérables et des centaines d'ouvriers n'ont pas été payés de leurs salaires.

On constatera cependant, comme je le démontrerai un peu plus loin, que dans cette entreprise, M. P. et J. T. Davis ont réalisé des profits énormes.

Un autre cas est celui de MM. Naud et Perreault. Ces messieurs firent des travaux sur cette section du Transcontinental dont Davis avait le contrat et qui s'étend sur une distance de 50 milles à l'ouest du pont de Québec.

MM. Davis avaient un sous-contrat avec Roberge et Chagnon, et ces derniers avaient donné un sous-contrat à Naud et Perreault. Dans l'exécution de ce sous-contrat, Naud et Perreault ont fait une excavation sous l'eau

de 2,886 verges de roc solide, et ils devaient recevoir 75 cents de la verge, alors que le prix payé à Davis était de $1.50 la verge. Naud et Perreault ont exécuté leurs obligations, mais Davis a fait un règlement final avec ses sous-contracteurs Roberge et Chagnon, hors la connaissance de Naud et Perreault, et le résultat c'est que Naud et Perreault n'ont pas encore été payés de la somme de $2,100 qui leur est due depuis 1908. Roberge et Chagnon sont maintenant introuvables, et Davis a retiré des bénéfices considérables, alors que ceux qui auraient dû être payés les premiers n'ont jamais rien reçu.

L'ancienne commission ne s'est jamais souciée de protéger le public, et dans bien des cas les contracteurs ont commis des abus sur les propriétés traversées par la voie du Transcontinental, et se sont moqués des cultivateurs, des fournisseurs et de leurs ouvriers.

Encore une fois, la commission du Transcontinental, présidée par M. Parent, a fait preuve d'une sollicitude toute spéciale pour les onze gros contracteurs et les vingt et une entreprises, et s'il avait été donné aux détectives de l'agence Burns de surveiller ce qui s'est passé alors, comme ils l'ont fait, l'hiver dernier, à la législature de Québec, il n'y a aucun doute que le détectaphone nous aurait révélé les vraies causes de cette protection accordée à certains contracteurs tout-puissants, et nous aurions aussi l'explication de ces fortunes accumulées en si peu de temps par certains personnages.

Je veux dire quelques mots de ce qui s'est passé au sujet de l'entreprise n° 8. Ce contrat était pour la construction du Transcontinental sur une distance de 150 milles, à partir du pont de Québec en allant vers l'Est. Comme on le voit, c'était une entreprise très considérable. Les ingénieurs du Transcontinental disent qu'ils ont remis à M. Parent lui-même les estimations du gouvernement pour cette entreprise avant l'entrée des soumissions. M. P. et J. T. Davis ont-il vu ces estimations remises à M. Parent pour préparer leurs soumissions? Voici les faits, et je laisse la Chambre et le public libres de tirer leurs conclusions. L'estimation remise à M. Parent par les ingénieurs ne contenait pas de prix pour les piliers en bois. Ces estimations furent remises à M. Parent le 23 janvier 1907. Les soumissions devaient être reçues le 14 février 1907.

Après avoir remis à M. Parent, le 23 janvier 1907, l'estimation ne contenant pas de prix pour les ouvrages en bois, l'ingénieur en chef a constaté qu'il avait fait un oubli et a préparé une nouvelle estimation dans laquelle il a inclu les ouvrages en bois (tréteaux, etc.), mais il ne remit pas cette estimation à M. Parent. Les soumissions furent reçues le 14 février 1907, et après un calcul de ces soumissions par les ingénieurs, comme c'était l'usage de le faire, afin de savoir qui avait la plus basse, les ingénieurs obtinrent le résultat suivant:

		Différence entre les soumissions.
Chemin de fer du G.-T.-Pacifique.. ..	$5,078,334 77	
M. P. et J. T. Davis ..	5,105,389 24	$27,044 47
O'Brien et Mullarkey .	5,245,586 55	140,197 31
Russell et Chambers Co	5,269,671 22	24,084 67
Différence entre la plus haute et la plus basse soumission..		$191,326 45

La soumission de Davis était donc de $27,044.47 plus élevée que celle du Grand-Tronc-Pacifique, et le contrat aurait dû être donné à la plus basse soumission, comme l'exigeait l'intérêt public.

M. Parent apprit alors que l'ingénieur en chef avait corrigé, comme c'était son devoir de le faire, la première estimation remise à M. Parent, le 23 janvier 1907, c'est-à-dire trois semaines avant l'entrée des soumissions. M. Parent ne fut pas content de cela. On était alors au 18 de février 1907, les soumissions avaient été ouvertes et M. Parent en connaissait le contenu. Il savait que Davis n'avait pas la plus basse soumission, mais il fallait que le contrat fût donné à Davis. Pour arriver à cela, M. Parent donna ordre à l'ingénieur en chef de s'en tenir à l'estimation que l'ingénieur lui avait remise le 23 janvier, laquelle était erronée, et il fit signer cette estimation par l'ingénieur en chef, M. Lumsden et par l'assistant ingénieur en chef, M. Macpherson, le 18 février 1907.

Comme je l'ai déjà dit, les soumissions étaient entrées le 14 février 1907, mais afin de faire croire que l'estimation signée le 18 février avait été préparée avant l'ouverture des soumissions, le chiffre 1 a été enlevé de la date 18 février afin de faire croire que cela avait été signé le 8 de février, par les ingénieurs Lumbsden et Macpherson. Ces ingénieurs jurent que le 8 de février 1907 ils étaient à Winnipeg.

M. Parent avait-il montré à Davis l'estimation qui lui avait été remise par l'ingénieur en chef, le 23 janvier? Il dit dans son témoignage qu'il ne s'en souvient pas. Chose certaine, c'est que Davis a eu le contrat avec cette estimation, tandis qu'a-

vec la bonne, telle que corrigée, il ne pouvait l'avoir.

Ce contrat a été accordé à M. P. et J. T. Davis au prix de $5,011,343.50, et au 31 décembre, il n'y avait que 80 p. 100 de l'ouvrage fait, et cependant ce contrat aurait dû être terminé le 1er septembre 1908. Au 31 décembre 1911, Davis avait des estimations pour un montant de $6,341,855.99, soit $1,330,609.49 de plus que son contrat.

Ce contrat contenait 103 item, et sur un seul, l'item remplissage par train, Davis avait des estimations pour 2,700,000 verges cubes. Cet item donnait à Davis 45 cents de la verge en vertu de son contrat avec la commission du Transcontinental, et il avait vendu son contrat à un sous-contracteur qui recevait 29 cents de la verge cube, laissant un bénéfice net de 16 cents par verge à M. Davis qui a réalisé $432,000 de profits sur ce seul item.

Voici quelques-uns des prix que Davis recevait du Gouvernement et ceux qu'il payait aux sous-contracteurs:

	Entrepreneurs principaux.	Sous-entrepreneurs.
Item 4, roche solide	$1.45	$1.26
Item 5, roche meuble ..	.65	.42
Item 6, excavation ordinaire..	.27	.22
Item 59, béton 1-2-4.. ..	15.00	11.00
Item 62, béton 1-3-5.. ..	10.50	8.15
Item 63, béton 1-3-6.. ..	10.00	7.60
Item 74c, remplissage par train	.45	.29

Comme on le voit, il était important d'obtenir ce contrat et c'est probablement pour cette raison qu'on n'a pas craint de faire les irrégularités si graves plus haut mentionnées, afin de favoriser un ami puissant. Il n'y a aucun doute qu'en face de bénéfices comme ceux-là, Davis a dû dire souvent "very decent, very decent."

Il n'y a pas qu'avec le contrat n° 8 que Davis a réalisé des profits extraordinaires et tout à fait injustifiables. Avec les contrats nos 16 et 17, il a reçu des centaines de mille piastres à rien faire.

Ces contrats 16 et 17 ont été donnés à M. P. et J. T. Davis le 29 octobre 1908, à des prix beaucoup plus élevés que les prix généralement donnés par la commission du Transcontinental aux autres contracteurs.

La liste suivante compare les prix accordés à Davis pour ces contrats 16 et 17 avec les prix accordés aux autres entrepreneurs pour des travaux de même nature sur le Transcontinental.

	Prix payés.	Moyenne des prix dans d'autres entreprises.
1. Dressement..	$ 60.00	$ 50.00
2. Essartement.	175.00	145.00
4. Roche solide.	1.90	1.60
5. Roche meuble	.85	.60
6. Déblais ordinaires..	.43	.29
7. Exc. en fondations.	1.50	.97
8. Exc. dans les coffres.	5.00	3.12
10. Pilots, livrés	.40	.28½
13. Fondements à enveloppes métalliques type Wakefield.. ..	100.00	74.00
12. Fondements à enveloppes métalliques..	80.00	57.00
15. Drains de bois.. ..	.75	.52
16. Drains en pierre française	2.00	1.52
17. Pavage des ponceaux	7.00	4.01
18. Remplissage de caissons..	4.00	2.24
19. Empierrage..	5.50	2.98
20. Empierrage jet.	4.00	1.90
22. Billots ronds des caissons.	.40	.26½
23. Grillages en cèdre, du mille..	50.00	40.50
24. Estacades, du mille.	90.00	52.00
25. Travons, etc., du mille..	90.00	51.40
26. Traverses et rails de garde, du mille ..	90.00	50.77
27. Limons, du mille ..	90.00	62.00
28. Cèdre pour les ponceaux..	50.00	43.50
29. Planches des traverses..	45.00	32.50
30. Bois de ponceaux..	50.00	43.50
30a. Bois des coffres ..	60.00	44.00
30b. Bois des caissons ..	100.00	66.43
58. Béton en 1-2..	30.00	16.40
59. " 1-2-4	18.00	14.00
60. " 1-3-5	17.50	13.00
61. " 1-3-6	16.00	12.00
61a. " 1-2-5	18.00	14.60
62. Béton en 1-3-5 dans les arches de ponceaux..	17.50	13.00
63. Béton en 1-3-6 pour ponceaux voûtés ..	16.00	12.42
64. Béton en 1-3-6 dans les ponceaux carrés.	16.00	11.50
65. Béton en 1-4-8.. ..	14.00	10.75
66. " 1-4-8 dans les murs des édifices..	16.00	11.68
67. Maçonnerie de 1re classe..	25.00	17.00
68. Maçonnerie de 2e classe	18.00	13.50
69. Maçonnerie de 3e classe..	16.00	10.30
70. Maçonnerie sèche ..	10.00	7.00
71. Maçonnerie dans les voûtés d'arche.. ..	30.00	23.40
76. Traverses, 1re classe	.70	.51
77. " 2e classe	.65	.46
78. " d'aiguillage, du mille.. ..	70.00	45.00

Les travaux de ces deux entreprises devaient être terminés, l'entreprise n°

16, le 31 décembre 1910, et l'entreprise n° 17, au mois de mars 1911.

Plusieurs mois après la signature de ces contrats, les MM. Davis, n'ayant pas encore commencé leurs travaux, le président de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'en plaignit amèrement à sir Wilfrid Laurier lui-même dans la lettre suivante qu'il lui adressa le 2 août 1909:

Montréal, 2 août 1909.

Mon cher sir Wilfrid,

Le 29e jour d'octobre 1908, les commissaires du chemin de fer Transcontinental national adjugèrent deux contrats pour la construction d'environ 204 milles sur les sections "D" et "E" du chemin de fer Transcontinental national. La première section avait son point de départ à l'extrémité ouest du contrat de l'Abittibi des frères Fauquier, dans la province de l'Ontario, environ à 100 milles à l'ouest de Cochrane, une distance de 104.24 milles; le deuxième contrat commençait à la terminaison du premier et rejoignait le contrat des frères Fauquier au nord du lac Nepigon, une distance de 100 milles. Aux termes de ces contrats l'ouvrage devait commencer immédiatement après l'exécution des conventions et on devait poursuivre les travaux incessamment et avec diligence jusqu'à leur achèvement, sous le surveillance personnelle des entrepreneurs, c'est-à-dire le 31 décembre 1910.

Ces travaux sont éloignés de toute communication de chemin de fer, l'endroit le plus rapproché se trouvant à 100 milles de Cochrane. Les prix auxquels ces travaux furent adjugés étaient très élevés et conséquemment suffisants pour permettre aux entrepreneurs de construire des chemins temporaires ou autres moyens de transport et se procurer les matériaux afin de commencer les travaux immédiatement. Au meilleur de notre connaissance il n'a été pris aucune mesure jusqu'ici pour commencer ces travaux, et tout indique bien que les travaux ont été adjugés à un prix très élevé à cause des difficultés du transport. C'est maintenant l'intention des entrepreneurs de faire parvenir leur matériel sur une partie du chemin temporaire des frères Fauquier, à l'aide duquel l'on complètera cette saison, disons environ 50 milles, et ils pourront transporter le matériel le long de l'emplacement de la voie jusqu'à leur propre section à cinquante milles de distance. Ce retard va contribuer largement au profit des entreprises et sans grand avantage en ce qui concerne le chemin de fer Transcontinental national, et à raison de ces faits, je demanderais que le Gouvernement annulât les contrats actuels et demandât de nouvelles soumissions qui peuvent sans aucun doute être obtenues à des prix bien moins élevés, surtout si l'on sait que les entrepreneurs pourront transporter leurs matériaux sur cette partie des travaux des frères Fauquier où il a été établi une voie ferrée.

Votre tout dévoué,

Chas. M. Hays.

Plus tard, M. Hays envoya une copie de cette lettre à M. Parent, demandant l'annulation des contrats et qu'une nouvelle demande de soumissions soit émise. M. Parent refusa d'agir, et nous n'avons pas connaissance qu'il y ait eu aucune pression d'exercée auprès des entrepreneurs afin de leur faire prendre des mesures pour hâter l'accomplissement de ces deux contrats.

[M. Sévigny.]

Il était du devoir de la commission du Transcontinental d'enlever ces deux contrats à Davis, et elle avait parfaitement le droit de le faire en vertu des clauses 8 et 20 des contrats. Cependant M. Davis fut encore protégé, et il est évident qu'à la commission il avait ses coudées franches, et qu'il était plus maître que ceux chargés de protéger l'intérêt public. Ces contrats ne furent pas enlevés à Davis, et le 16 septembre 1909, ils furent vendus par Davis à O'Brien, O'Gorman et McDougall. Ces messieurs s'engagèrent à payer à MM. M. P. et J. T. Davis 10 pour cent du coût total des travaux qui seraient faits sur ses deux entreprises.

La commission du Transcontinental, présidée par M. Parent, et le gouvernement libéral lui-même, approuvèrent ces deux transports. Cette jolie transaction avait donné à Davis, au mois d'octobre 1913, des profits nets s'élevant à la somme de $740,000, et M. Davis n'avait même pas eu la peine d'enlever une pelletée de terre ni de donner un coup de pic.

Les deux exemples ci-dessus font voir le soin vraiment touchant que la commission du Transcontinental donnait à ses contracteurs, et c'est avec raison que la commission d'enquête nous rapporte que dans toute cette entreprise du Transcontinental, l'ancien gouvernement s'efforçait d'encourager l'extravagance et jamais l'économie.

Comment se fait-il que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ait encouragé ce gaspillage sans précédent? La raison en est bien simple, c'est que cette compagnie avait elle-même cinq contrats, c'est-à-dire 353 milles du Transcontinental à construire. Au 31 décembre 1911, cette compagnie avait des estimations du gouvernement pour une somme de $15,365,000.

L'ancienne commission du Transcontinental traitait la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avec la même extravagance que ses autres contracteurs, et si cette compagnie avait prêché l'économie, elle aurait eu elle-même à en souffrir dans les cinq contrats qui lui avait été accordés.

La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a fait des profits énormes sans prendre de risque, car elle a sous-loué tous ses contrats avec un profit de cinq pour cent, et au 31 décembre 1912, elle avait déjà reçu des bénéfices nets s'élevant à un somme de $768,250, grâce à ce cinq pour cent. Les entreprises du Grand-Tronc-Pacifique octroyées par la commission du Transcontinental étaient les suivantes et furent exécutées par

les contracteurs mentionnés en regard de chacune de ces entreprises:

No 1—50 milles à Corbett et Floresh.
No 2—39 milles à Toronto Conctruction Co.
No 4—67 milles à Toronto Construction Co.
No 11—46 milles à Macd et O'Brien.
No 14 158 milles à J. H. Reynolds, Foley, Welsh et Stuart.

Aucune des garanties données par le gouvernement libéral au sujet de cette entreprise n'a été respectée, et la meilleure manière de le prouver, c'est d'examiner chacun des 21 contrats.

Contrat n° 1. Estimation du coût de l'ingénieur en chef, $1,017,051.43; soumission acceptée, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'engageait à exécuter ce contrat pour la somme de $989,895.90.

Ces travaux devaient être terminés le 1er septembre 1908, et ils ne l'étaient pas encore en 1912, mais au 31 décembre 1911, les contracteurs avaient une estimation de $2,-214,311.20.

Contrat n° 2. Estimation du coût par l'ingénieur en chef, $326,341. soumission de J. W. McManus Company, acceptée pour un montant de $289,190.62. Ce contrat devait être terminé le 1er août 1908, mais il ne l'était pas encore en 1912, et les contracteurs avaient déjà des estimations pour un montant de $587,081.

Contrat n° 3. Estimation des frais de construction, $933,137. Contrat accordé à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, au prix de $767,435. Ces travaux devaient être terminés le 1er septembre 1910, et ils ne l'étaient pas encore en 1912. Les contracteurs avaient alors des estimations pour un montant de $1,042,618.

Contrat n° 4. Estimation du coût, $1,356,389. Contrat accordé au Grand-Tronc-Pacifique pour $1,898,124. Les travaux devaient être terminés au 1er septembre 1910; ils ne l'étaient pas encore en 1912. Les contracteurs avaient alors des estimations au montant de $2,805,000.

Contrat n° 5. Estimation du coût, $2,-232,891. Contrat accordé à Willard, Kirchen Company, pour $1,646,253. Les travaux devaient être terminés le 1er septembre 1910, et ils ne l'étaient pas encore en 1912. Les contracteurs avaient alors des estimations pour un montant de $3,023,784.

Contrat n° 6. Coût estimé à $1,478,395. Contrat accordé à Lyon et White au prix de $1,-385,941. Ces travaux devaient être terminés le 1er septembre 1908, ils ne l'étaient pas encore en 1912, et les contracteurs avaient des estimations pour un montant de $2,409,112.

Il est inutile de mentionner chacune des entreprises, mais dans chacune les conventions n'ont pas été respectées quant au temps et aux prix, et tout a été fait à l'avantage des contracteurs, sans s'occuper de l'intérêt public.

Voyons maintenant ce qui a été fait par l'ancienne administration au sujet de certaines transactions à Québec.

Nous avons la preuve dans ces transactions que des milliers de piastres ont été payées par la commission du Transcontinental par pur favoritisme, et que le Gouvernement n'a eu aucune considération pour les sommes qu'il avait payées. Je veux parler des transactions de M. Bergevin. Un nommé Adolphe Chevalier avait un chantier maritime à Québec qui était situé sur un terrain appartenant à la duchesse de Bassano. Chevalier occupait ce terrain en vertu d'un bail qui expirait le 30 avril 1912. Il avait été avisé que son bail ne pouvait être renouvelé après cette date. Un monsieur Raoul Bergevin, ami intime de l'honorable S. N. Parent, sachant parfaitement que Chevalier était obligé de déménager son bassin de radoub au 1er mai 1912, offrit à Chevalier d'acheter la balance de son bail pour une somme de $4,000. Cela se passait au mois d'août 1911, quelques semaines avant les élections générales. Bergevin dit à Chevalier qu'il était acheteur pour le Transcontinental, et qu'il lui donnerait cette somme de $4,000 pour la balance de son bail si Chevalier voulait promettre de ne pas travailler en faveur du candidat conservateur dans la division de Québec-ouest. La preuve que Bergevin savait que le bail de Chevalier expirait le 30 avril 1912, se trouve dans le témoignage de Bergevin lui-même devant la commission d'enquête, et voici ce qu'il dit, page 615 du Rapport:

D. Mais son droit expirait le 30 avril 1912?—R. Oui.
D. Vous saviez cela?—R. Oui, et c'était en septembre.
D. Et il devait en garder possession?—R. Oui, jusqu'au 1er de mai.
D. Et alors il devait partir quand même?—R. Oui.

Connaissant tout cela, Bergevin a payé $4,000 à Chevalier, et Chevalier est resté propriétaire du bassin, de l'outillage, etc., et a continué à en jouir jusqu'à la fin du bail, et au 1er mai 1912, il a tout déménagé lui-même et continué d'en être le propriétaire.

Il est certain que Chevalier lui-même n'aurait pu rien obtenir de la commission du Transcontinental, mais Bergevin a vendu pour une somme de $4,250 à la

commission du Transcontinental absolument rien, et c'est M. Bergevin lui-même qui nous en donne la preuve dans son témoignage, quand il dit, page 617 du Rapport:

D. Le bassin de radoub n'était-il pas à vous? —R. Non seulement le droit pour jusqu'au premier de mai.

D. Vous saviez très bien que ce bassin de radoub ne vous appartenait pas?—R. Oui, je n'ai pas acheté de propriété.

Et cependant l'acte de vente, en date du 10 octobre 1911, devant le notaire C. E. Taschereau, de Québec, dit que Bergevin était propriétaire du bassin de radoub, comme on peut le constater par l'extrait suivant de cet acte:

Attendu que les dites parties d'autre part, exigent, pour les objets de leur ligne de chemin de fer, la démolition d'un bassin de radoub appartenant à ladite partie d'une part et situé sur le lopin portant le numéro deux mille cinq cent vingt-cinq (2525) des plans et livre de renvoi officiels du cadastre du quartier Champlain, ville de Québec, lequel est la propriété dudit R.-R. Bergevin, qui l'a acquise d'Adolphe Chevalier par contrat en date du sixième jour d'août 1911, faite par devant Jos. Allaire, notaire.

Il n'y a aucun doute que cette clause a été mise dans l'acte afin de faire croire que Bergevin était vraiment propriétaire du bassin de radoub, et cependant M. Parent qui est avocat, et M. Taschereau qui est notaire, avaient devant eux, en passant cet acte, l'acte notarié passé entre Chevalier et Bergevin le 26 d'août 1911, devant le notaire Allaire.

M. BUREAU: L'honorable député me permettra-t-il de lui dire que ce qu'il vient de lire prouve que le lot appartenait à Bergevin?

M. SEVIGNY: Monsieur l'Orateur, j'ai dit que ce terrain appartenait à la duchesse de Bassano.

M. BUREAU: Qu'est-ce qu'il vend?

M. SEVIGNY: Rien, absolument rien, vous en verrez la preuve aux exhibits 35 et 36 du rapport.

Mais il y a une autre chose très grave à remarquer dans cette transaction. M. Parent nous dit qu'il a abandonné sa position de président du Transcontinental le 6 d'octobre 1911, et cependant c'est par un acte authentique passé devant le notaire Taschereau, le 10 octobre 1911, exhibit n° 36, qu'il s'est engagé au nom de la commission du Transcontinental à donner une somme de $4,250 pour rien à M. Raoul Bergevin.

Bergevin nous fournit lui-même la preuve qu'il a fait cette transaction avec M. Parent lui-même, et voici ce qu'il dit dans son témoignage ,page 617 du Rapport:

D. Avec qui l'avez-vous faite?—R. Avec M. Parent.

D. Il est avocat?—R. Oui.

D. Et un avocat très distingué?—R. J'ai du passer cela devant le notaire Taschereau.

D. Et vous avez fait le marché avec M. Parent lui-même?—R. Oui.

Examinons maintenant la transaction faite par M. Parent et M. Bergevin au sujet de la glacière Martineau, exhibits 32 et 33 du Rapport. M. Bergevin nous dit encore qu'il a fait ce marché avec M. Parent. Le 19 août 1911, Bergevin a acheté une glacière de Martineau au prix de $2,000; et là encore il a pris la précaution de dire à Martineau qu'il devrait éviter de travailler contre le candidat libéral dans la division de Québec-ouest.

Le 30 septembre 1911, après les élections générales et quelques jours avant la résignation de M. Parent comme président du Transcontinental, Bergevin a vendu cette glacière à la commission par acte signé par M. Parent pour une somme de $3,700. Cette glacière avait pris une plus-value de $1,700 en un mois. Il est certain que Martineau lui-même n'aurait pu obtenir un sou du Transcontinental pour cette glacière; mais c'était différent quand il s'agissait de M. Bergevin qui faisait la lutte dans le comté de Montmorency, comme il le dit lui-même, pour le fils du président de la commission du Transcontinental, candidat libéral dans ce comté.

L'honorable député de South-Renfrew (M. Graham) à dénoncé dans cette Chambre le changement fait par le Gouvernement actuel du site des usines du Transcontinental que l'ancienne administration avait décidé de construire au Cap-Rouge, à huit milles environ de Québec. Quelques amis politiques de l'ancienne administration avaient appris que les usines du Transcontinental seraient construites au Cap-Rouge, et ils avaient acheté une étendue considérable de terrain en cet endroit en vue d'y faire une spéculation très avantageuse. Aussi, il fallait voir la rage de tous ces spéculateurs quand il a été décidé que ces usines seraient construites à Saint-Malo et non au Cap-Rouge, et même l'un d'eux est allé jusqu'à déclarer qu'il dépenserait $25,000 pour combattre la candidature du maire Napoléon Drouin parce que celui-ci avait approuvé le projet de construire des usines à Saint-Malo.

M. ETHIER: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

L'honorable député pourrait-il nommer ou désigner les personnes qui devaient faire des bénéfices énormes dans les transactions dont il vient de parler?

M. SEVIGNY: Oui; je réponds à l'honorable député en disant que c'est M. Amyot, conseiller législatif, et propriétaire d'un grand terrain au Cap-Rouge. Lorsqu'il a appris que le Gouvernement avait décidé de placer les usines du Transcontinental à Saint-Malo, et que le maire de Québec, M. Drouin, avait approuvé sa décision, il déclara qu'il dépenserait $25,000 pour faire battre M. Drouin comme maire aux prochaines élections.

M. ETHIER: Quelles sont les personnes qui devaient réaliser ces bénéfices considérables?

M. SEVIGNY: Je vous ai nommé M. Amyot.

M ETHIER: Quels sont ceux qui devaient toucher ces bénéfices considérables? Vous procédez que par insinuations, tandis que vous devriez donner les noms des personnes qui devaient réaliser ces profits énormes par ces transactions.

M. l'ORATEUR: A l'ordre, à l'ordre.

M. ETHIER: Je soulève un point d'ordre. Je demande à l'honorable député de nommer ces personnes-là.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas qu'il y ait lieu d'invoquer le règlement; il s'agit simplement d'une question posée par le député de Deux-Montagnes au député de Dorchester.

M. SEVIGNY: Evidemment il n'y a pas de point d'ordre.

L'ancien gouvernement avait décidé de bâtir les usines au Cap-Rouge.

M. ETHIER: Je demande une réponse, et je veux savoir les noms des personnes qui ont fait des bénéfices au Cap-Rouge.

M. SEVIGNY: J'ai dit que des personnes avaient acheté des terrains au Cap-Rouge avec l'intention de spéculer, vu que le gouvernement libéral avait décidé d'y construire les usines du Transcontinental, et quand il a été finalement décidé de placer ces usines à Saint-Malo et que ces personnes ont constaté qu'elles ne pourraient pas réaliser les bénéfices espérés avec leurs terrains du Cap-Rouge, elles ont fait des menaces, entre autres au sujet du maire Drouin, comme je l'ai dit il y a un instant.

On a critiqué aussi le Gouvernement actuel parce qu'il avait décidé de ne pas construire la gare Union au marché Champlain. Cette décision a cependant été bien populaire à Québec, parce que ce site du marché Champlain avait été imposé à la cité de Québec contrairement au désir de tout le monde, excepté certains spéculateurs qui avaient acheté toutes les propriétés situées vers cet endroit, et que le Gouvernement aurait dû acheter à des prix fabuleux si la gare avait été construite au marché Champlain.

Il est étrange d'entendre nos adversaires critiquer les œuvres du Gouvernement à Québec, alors que tout le monde sait que pendant leurs quinze années de pouvoir, ils n'ont jamais songé aux intérêts de notre ville.

A Québec, quelques amis de l'ancienne administration ont réussi à réaliser des sommes d'argent considérables, et notamment le bureau de MM. Taschereau, Roy, Cannon et Parent. Le 2 octobre 1911, après la chute du parti libéral, M. L. A. Cannon prenait à la cour d'Echiquier ici, à Ottawa, 99 brefs d'expropriation pour la commission du Transcontinental sur toutes les propriétés situées à la basse-ville entre le marché Champlain et le Cap-Blanc, et cependant il était déjà connu dans le public que le Gouvernement actuel ne suivrait pas les projets du parti libéral à cet endroit. M. Cannon a réussi à faire quelques milliers de piastres qui lui ont été payées par la commission du Transcontinental, et c'est là une preuve de plus qu'avant sa démission M. Parent a favorisé induement des amis politiques sans tenir compte de l'intérêt public qu'il s'était engagé à servir.

Monsieur l'Orateur, on pourrait faire des discours interminables et on ne cesserait jamais de dénoncer toutes les turpitudes commises par l'ancienne administration dans la construction du Transcontinental.

J'ai fait mes remarques en français, ce qui est un désavantage pour un orateur en cette Chambre, vu qu'il n'est pas compris par la grande majorité des députés. Si c'est un désavantage de ne pas être compris par tous, c'est cependant une consolation de pouvoir parler ma langue maternelle et on devrait l'employer plus souvent dans nos débats.

En terminant, je ferai remarquer à la Chambre que le parti libéral a fait les élections de 1908 au cri de "laissons Laurier finir son œuvre". L'œuvre du Transcontinental avait été décidée par le parti libé-

ral en 1903, et sir Wilfrid Laurier disait alors qu'il fallait agir promptement, et il refusait de délibérer avant d'agir.

Il disait alors au peuple du Canada: "Hâtons-nous de construire le Transcontinental, afin de conserver le commerce de l'Ouest pour nos ports canadiens, et si nous ne construisons pas cette ligne immédiatement, nous verrons bientôt notre trafic de l'Ouest prendre le chemin des Etats-Unis". Quelques années plus tard, alors que le pays avait dépensé des centaines de millions de piastres contrairement aux promesses qu'on lui avait faites, pour construire cette voie du Transcontinental, le même parti libéral est venu devant le peuple lui dire qu'il fallait approuver le traité de réciprocité qu'il avait passé avec les Etats-Unis, et il demandait par le fait même au peuple du Canada et surtout à l'Ouest canadien d'envoyer ses produits vers les Etats-Unis et les ports américains. Il y avait là une contradiction flagrante entre ce que le parti libéral nous avait dit en 1903, et ce qu'il nous proposait en 1911, et le peuple de ce pays n'a pas voulu accepter pareille inconséquence, et c'est pourquoi le 21 septembre 1911, il a décidé qu'il en avait eu assez de l'administration libérale. Le parti libéral a voulu construire le Transcontinental afin d'en faire un monument à son chef, sans s'occuper aucunement des intérêts du pays et semblant oublier que les hommes passent mais que le pays reste. Cette entreprise du Transcontinental telle que conduite par le parti libéral lui vaudra un autre monument, et ce sera une page d'histoire du Canada qui sera loin d'être à l'honneur de ce parti.

M. ARTHUR LACHANCE (Québec-centre) (texte): Monsieur l'Orateur, la Chambre ne s'attend pas, je présume, à ce que je suive en tous points l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Sévigny), sur le terrain sur lequel il s'est cru justifiable de porter la discussion. L'honorable député de Dorchester a surtout procédé par insinuations à l'égard d'hommes qui pourtant ont toujours joui de la haute estime et de la pleine confiance de leurs concitoyens dans tous les champs d'activité qu'il ont embrassés. Pour ne mentionner qu'un nom, l'honorable S. N. Parent sur qui il a essayé de faire planer du doute quant à son intégrité dans l'administration des affaires du Transcontinental, est tellement au-dessus de ces attaques qu'il est presqu'inutile d'y répondre, car la voix publique s'est déjà chargée de les réfuter. Pendant quatorze ans l'honorable M. Parent a joui de la confiance des contribuables de la cité de Québec; en outre, pendant huit à dix ans il a rempli les fonctions de ministre et même de premier ministre à la législature de Québec et après ces nombreuses années de service données au public, nul n'a pu encore indiqué une seule occasion où il ait failli aux lois de l'honneur et de l'honnêteté dans l'accomplissement de ces charges officielles. Voilà tout ce que j'ai à répliquer à l'honorable député de Dorchester sur la mentalité qui lui a inspiré le discours qu'il vient de faire.

[M. Sévigny.]

Quant à moi, je n'ai pas l'habitude ni dans les affaires publiques ni dans les affaires privées de procéder par insinuations; j'ai une assez longue pratique devant les cours et je me suis toujours efforcé de voir les faits tels qu'ils sont, sauf à tirer le meilleur parti possible. Aussi, je me propose de persévérer dans cette pratique, et de m'en rapporter uniquement aux faits dans les observations que je désire soumettre à la Chambre.

Pour le moment, j'aborde l'affaire Bergevin, dont l'honorable député de Dorchester a essayé de faire un scandale au compte de la commission de construction du Transcontinental. Contre les insinuations de l'honorable député de Dorchester, qui voudrait faire croire que la transaction avait pour but de procurer des fonds électoraux au parti libéral, bien que cet honorable député n'ait pas eu l'énergie de le dire en autant de mots, j'offrirai le serment de M. Bergevin et dans les circonstances ce serment doit nécessairement l'emporter sur de telles insinuations sans fondement, et sur le désir de l'honorable député de Dorchester de nuire avant tout au parti libéral.

Je lis donc maintenant l'affidavit de M. Bergevin:

Affidavit de M. Bergevin.

Canada.
Province de Québec.
District de Québec.

Je soussigné, Raoul R. Bergevin, de la cité de Québec, marchand, déclare solennellement:

Que j'ai pris connaissance de certaines parties reproduites et commentées par certains journaux de l'enquête Staunton et Gutelius relativement à la construction du chemin de fer Transcontinental dont le rapport a été récemment déposé devant la Chambre des communes, où l'on réfère à moi comme ayant reçu de la commission du chemin de fer Transcontinental la somme de sept mille neuf cent cinquante ($7,950) piastres pour des droits dans une glacière et autres bâtisses provenant de Napoléon Martineau, jr., et dans un bassin de radoub provenant d'Adolphe Chevalier, que je possédais dans le quartier Champlain, et où l'on déclare que cette transaction, faite simplement

dans un but électoral, ne peut être justifiée ni par la loi ni par la morale.

Que comme j'ai raison de croire que l'on fait contre moi ces attaques injustifiées dans le simple but de faire du capital politique, je dois au public et à moi-même des explications sur les divers points d'accusations portés contre moi.

Que le trente septembre mil neuf cent onze j'ai accepté des commissaires du chemin de fer Transcontinental la somme de trois mille sept cents ($3,700.00) piastres comme compensation des droits que je possédais dans une glacière construite sur le lot numéro deux mille cinq cent vingt-cinq (2525) du cadastre pour le quartier Champlain que j'avais acquis au prix de deux mille ($2,000.00) piastres de Napoléon Martineau, jr., suivant acte de vente passé devant Couture, notaire, le dix-neuf août de la même année.

Que cette glacière avait été évaluée à la somme de trois mille sept cent trois piastres et cinquante-deux centins ($3,703.52) par MM. J. G. Scott, Georges Emile Tanguay et Edmond Giroux, les trois évaluateurs nommés par la commission et qui avaient charge de faire les évaluations de toutes les propriétés dont la commission désirait prendre possession dans la cité de Québec.

Que le six octobre mil neuf cent onze j'ai vendu à la dite commission les droits que je possédais dans un bassin de radoub situé au même endroit pour le prix de quatre mille deux cent cinquante ($4,250.00) piastres. J'avais acquis les droits ainsi vendus de M. A. Chevalier suivant acte de vente consenti en ma faveur le vingt-six août mil neuf cent onze et lui ai payé la somme de quatre mille ($4,000) piastres comme prix d'acquisition.

Que deux des dits évaluateurs, MM. Tanguay et Giroux, avaient évalué le dit bassin de radoub à la somme de trois mille cinq cents ($3,500.00) piastres et le trosième, M. J. G. Scott, différa d'opinion et en plaça la valeur à six mille ($6,000.00) piastres.

Que ces transactions ont été approuvées avant la passation de l'acte par tous les officiers de la commission préposés à cette fin, et ce n'est qu'après l'accomplissement de ces formalités que les commissaires du Transcontinental signèrent, par l'entremise de leur président les dits actes.

Que quoique l'on m'accuse d'avoir fait ces transactions avec la commission dans le but de procurer des fonds pour l'élection de septembre mil neuf cent onze, je dois déclarer qu'il n'y a jamais eu entre l'honorable S. N. Parent ou entre qui que ce soit et moi-même aucunes conventions ou promesses directement ou indirectement à ce sujet et que comme question de fait, je n'ai souscrit aucun argent quelconque pour cette élection.

Que l'argent que j'ai payé comme prix d'achat de la dite glacière et du bassin de radoub provenait de mes propres fonds et ne m'a pas été fourni directement ou indirectement par l'honorable S. N. Parent qui n'a pas, non plus retiré de moi on de qui que ce soit, aucun profit quelconque dans cette transaction.

Que l'achat que j'ai fait de Chevalier n'avait aucun rapport avec l'élection de septembre mil neuf cent onze, et le paiement de quatre mille ($4,000.00) piastres que je lui ai fait ne se rapporte pas non plus à l'élection, et, comme preuve de ceci, M. Chevalier a travaillé durant cette élection exclusivement dans l'intérêt du parti conservateur.

Qu'il n'est pas vrai que le marché ait été conclu avec l'honorable S. N. Parent, mais bien avec M. A. Tremblay, le préposé à l'achat des terrains pour la commission.

Que je n'ai jamais pris communication ou eu lecture des livres des commissaires du Transcontinental, et que cette accusation portée contre moi par certains journaux est absolument fausse.

Que depuis la vente de mes droits dans le bassin de radoub et la glacière ci-dessus mentionnés aux commissaires du Transcontinental, ces derniers en ont pris l'administration depuis qu'ils en sont en possession. Il paraît evident, contrairement à ce qu'en disent certains journaux, que j'avais quelque chose à vendre et en ai disposé en leur faveur.

Que je n'ai jamais montré mes titres à l'honorable S. N. Parent, mais les ai simplement remis au notaire préposé à la préparation des actes et ai reçu de ce dernier les chèques en paiement de la considération mentionnée aux mêmes actes.

Que par acte en date du trente septembre mil neuf cent onze, M. Jules Grenier, que je crois être un conservateur fervent, a disposé en faveur du Gouvernement, pour la somme de deux mille cinq cents ($2,500.00) piastres, des droits qu'il possédait dans une glacière sise auprès de la mienne, et comme cet acte est exactement semblable à celui que j'ai signé et que les conventions sont absolument identiques, il est évident que les commissaires enquêteurs Staunton et Gutelius n'ont pas jugé de discuter son cas, préférant sans doute s'attaquer à moi, l'un de leurs adversaires politiques.

Et je fais cette déclaration solennelle consciencieusement, la croyant vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment et en vertu des Statuts du Canada de 1893.

(Quatre mots rayés nuls.)

(Signé) Raoul Bergevin.

Déclaré devant moi, à Québec, ce dix-neuvième jour de février 1914.

(Signé) Cyrille F. Délage, N.P., C.C.S.

Vraie copie de l'original.

H. L. DeMartigny.

Lorsque l'honorable M. Parent a été examiné devant les commissaires enquêteurs, MM. Staunton et Gutelius, il a nié aussi, sous serment, avoir reçu, directement ou indirectement, aucun argent de M. Bergevin, et que le contrat était un contrat fait de bonne foi, et qu'il pensait que M. Bergevin n'avait jamais aussi fait de souscription électorale.

Je n'ai pas besoin d'insister davantage sur cette déclaration assermentée qui dispose absolument de l'argumentation laborieuse de l'honorable député de Dorchester et la réduit à néant.

J'en viens maintenant au sujet principal et je désire établir d'abord dans quelles conditions et quelles circonstances MM. Gutelius et Staunton ont fait leur enquête et leur rapport et quelles étaient les positions respectives des partis politiques du Canada sur cette question du Transcontinental. A cet égard on a le droit de dire que le chemin de fer national Transcontinental est l'œuvre du parti libéral uniquement. Dès les premières phases du projet en 1903, le parti conservateur s'y opposait dans cette Chambre comme au dehors et

depuis, il n'a laissé échapper aucune occasion de manifester son hostilité.

A deux reprises différentes, aux élections générales de 1904 et 1908, le peuple a approuvé cette entreprise; mais nos adversaires ont persisté quand même dans leur attitude de combat. Un moment ils espérèrent faire brèche en provoquant l'enquête Hodging; leur espoir fut déçu, l'attaque fit long feu. Telles étaient les dispositions d'esprit du parti conservateur quand il prit le pouvoir à la suite du scrutin du 21 septembre 1911.

De tout temps, ce parti eut pour allié politique la compagnie de chemin de fer Canadien-du-Pacifique. Or, cet ami éprouvé et inlassable voyait surgir dans le Transcontinental, ouvrage d'initiative strictement libérale, un concurrant des plus redoutables, grâce à l'immense supériorité de ce dernier par la capacité de traction et les facilités d'exploitation de la ligne, supériorité sans égale dans toute l'Amérique et qui le constituait le maître incontesté du trafic dans les régions qu'il desservirait.

C'était donc l'heure ou jamais pour les alliés de se donner, suivant l'usage antique et solonnel entr'eux, un gage non équivoque d'amitiée, et pouvait-on en fournir un plus probant que de mettre aux mains de la marâtre le jeune géant afin qu'elle en puisse à loisir atrophier la force vitale? Aussi le Gouvernement conservateur s'empressa-t-il d'abandonner sa propriété, c'est-à-dire toute la partie est de la voie depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, à l'arbitraire de MM. Leonard et Gutelius: ce dernier alors ou jusque-là au service du Pacifique, le premier l'y ayant été de nombreuses années. Il y avait un obstacle, la composition de la commission de construction du Transcontinental: le Gouvernement la supprime; restait un autre embarras cependant, la surveillance, l'inspection et l'acceptation des travaux de la partie est par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique: le Gouvernement ignore cet embarras en se passant de cette surveillance, de cette inspection et de cette inspectation contrairement à la clause 7 du contrat passé par le Parlement en 1903.

Toutefois il fallait donner le change à l'opinion publique, distraire son attention de l'objet principal, trouver une sorte de prétexte à la mutilation du Transcontinental que l'on méditait; et donc nous eûmes l'enquête et le rapport de MM. Gutelius et Staunton, rapport émaillé de hors-d'oeuvres, si outrancier qu'on y sent la constante préoccupation, le parti-pris quand même de trouver envers et contre tout des crimes et des coupables, qu'on y sent aussi l'âpreté de commissaires anxieux de justifier le salaire de $65 par jour que le Gouvernement leur paye pour déprécier une oeuvre nationale.

Tout de même, malgré le zèle des enquêteurs, qu'elle déception que ce rapport pour le Gouvernement? Que voulez-vous, là où il n'y a rien le Roi perd ces droits, et là où il n'y a pas de mal, le diable lui-même n'en peut, mais! Oui, quelle déception, car les entreprises publiques de cette nature ont presque toujours eu pour nos adversaires une signification "sui generis"; l'affaire du Pacifique en 1873, celle du havre de Québec en 1889, celle du pont Curran et combien d'autres gardaient dans leur souvenir des tons chatoyants. Aussi, dès qu'au pouvoir, les voilà qui relèvent le vent, impatients de découvrir la traînée d'un scandale quelconque: Hélas! pour eux, rien de tel n'a surgi de cette enquête et pour comble, rien de neuf non plus. Qu'est-elle en effet? Une réédition des charges qui ont fait l'objet de l'enquête Hodgins et que la preuve a refuté, une réédition aussi de tous les points qui ont été soulevés à la Chambre en 1903 et depuis et qui y ont été débattus à satiété.

Nos adversaires voulaient en outre créer dans le public l'impression que l'administration précédente avait gaspillé l'argent public; si anxieux étaient-ils d'atteindre ce but que plusieurs semaines avant la production du rapport, ils annonçaient dans leurs journaux que l'on avait constaté une dépenses inutile de 40 millions de dollars. Or, quand ce gouvernement contenançait ces dénonciations injustes, il avait devant lui ce rapport qui prouvait qu'on trompait les citoyens. Toutefois, leur joie aura été de courte durée; il est maintenant devant le peuple ce rapport et qu'est-il, si non une revendication de la droiture du gouvernement libéral dans l'entreprise du Transcontinental, une attestation que ce gouvernement a tenu l'engagement pris envers les électeurs du Canada.

Je n'ai pas l'intention de discuter les détails de ce rapport; plusieurs orateurs en ont fait une étude approfondie avant moi; je me contenterai de quelques observations générales.

Tout ce rapport est basé sur un paradoxe et se résume à ceci dans ses conclusions: vous auriez économiser 40 millions de pias-

tres si vous aviez construit autrement. La belle affaire, qui conteste cette proposition; une vérité sur La Palisse, quoi! et c'est réellement payer trop cher M. Gutelius que de lui donner $65 par jour pendant deux ans pour trouver cela. Je pourrais renchérir et ajouter: mais oui, nous aurions dépensé 60, 100 millions de moins si nous avions construit différemment; tout dépend du genre de construction et pourtant, la seule et vraie question n'est-elle pas celle-ci: pouvait-on épargner 40 millions et en même temps faire du Transcontinental un chemin supérieur à tout autre du Canada et des Amériques quant à la capacité de traction, à la vitesse des convois, à la sécurité du trafic des passagers et du fret, aux facilités d'exploitation et au coût moindre d'administration? Telle est l'unique question que M. Gutelius prend bien garde du reste d'effleurer même. Or, c'est ce genre de chemin que le gouvernement libéral s'était engagé à construire pour répondre aux progrès si rapides de l'Ouest: il avait pris cet engagement devant la Chambre en soumettant le projet en 1903, et devant les électeurs aux élections générales de 1904 et de 1908; il leur avait alors garanti qu'il organiserait la ligne de manière à assurer à la route du Saint-Laurent le plus grand volume possible du trafic de l'Ouest et que pour atteindre ce résultat, il allait mettre la voie sur un pied d'efficacité jusque-là inconnue dans le monde des chemins de fer. Voilà le seul point de vue auquel on doive et puisse se placer pour juger du coût légitime de l'entreprise.

Mais M. Gutelius fait fi de tout cela, il laisse dans l'ombre cet aspect du problème, et prenant pour terme de comparaison les chemins de fer existants, il conclut à une dépense inutile de 40 millions. Sans ces 40 millions, on aurait peut-être pu construire un chemin équivalent au Pacifique si cher au cœur de M. Gutelius, mais non ce Transcontinental dont le gouvernement libéral voulait doter le Canada, et il est vrai qu'alors M. Gutelius n'aurait pas eu de chagrin de voir surgir de l'Atlantique au Pacifique ce rival redouté.

Ainsi M. Gutelius, pour donner de la plausibilité à ces déductions, est forcé d'avoir recours à un paradoxe, de partir d'un principe faux ou du moins diamétralement contraire à celui posé par le gouvernement libéral dans la construction du Transcontinental.

M. Gutelius a parsemé son rapport de hors-d'œuvres tout au crédit de l'aimable impertubabilité américaine, puis il fait entrer le tout en ligne de compte dans ses données. J'en trouve un exemple délectable quand il blâme la construction de la partie Est, de Lévis à Moncton. Pourtant n'est-ce pas le Parlement, c'est-à-dire le Sénat et la Chambre des communes qui ont décidé l'organisation de cette partie comme tout le reste, après que la question eût été longuement discutée sous tous ses aspects. Mais qu'est-ce que ce corps délibérant, la plus haute autorité du pays, qu'est-ce auprès de l'opinion de M. Gutelius qui s'érige sans gêne en censeur infaillible de ses décrets. Quoi! Inutile cette partie que condamne M. Gutelius alors qu'elle traverse cependant les comtés de Lévis, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Dorchester, Kamouraska et Témiscouata pour ne parler que de la province de Québec; presque partout la voie circule dans des municipalités, paroisses, cantons établis depuis des années, en grand besoin de communications, n'ayant, sauf Dorchester et Lévis, pour les desservir que l'Intercolonial, et pour s'y rendre de certains endroits, on doit faire jusqu'à 15 et 18 lieues de voiturage. Que M. Gutelius aille donc dire à ceux-là que cette voie nouvelle va désormais si bien accommoder, qu'elle est inutile et je suis assuré qu'il se fera conter son fait. Aussi nul doute que les honorables députés ministériels qui représentent ces divisions vont protester ici contre ce rapport et voter en conséquence; je m'attends que l'honorable député de l'Islet entre tous va réclamer très énergiquement, car il a déjà reconnu et exalte l'utilité et les avantages du Transcontinental pour son comté. En effet dans " La Patrie " du 14 mars 1914, je trouve une lettre signée par lui adressée à M. Dupuis, au sujet de l'agriculture et j'y lis les remarques suivantes:

> Je n'ai pas dénigré mon comté. Non! grâce à la politique éclairée des chefs conservateurs, grâce aux travaux accomplis dans notre région, grâce au développement de notre port national, grâce au parachèvement du Transcontinental, la production agricole augmentera considérablement, et nous rendrons justice aux cultivateurs.

Donc ces honorables députés devraient répudier ce rapport; mais s'ils restent silencieux, leurs électeurs trouveront du moins chez les libéraux des amis qui défendent les droits et les intérêts de leur comté.

Je trouve encore un trait piquant de l'assurance de M. Gutelius quand il critique le Gouvernement de n'avoir pas nommé d'ingénieurs dans la commission de construction, comme si cette commission n'avait pas eu à sa disposition un corps d'ingénieurs distingués pour l'aviser et la guider. On n'est pas plus facétieux.

Aussi ne faut-il pas s'étonner si le Gouvernement n'a pas jugé à propos d'exiger l'assermentation de M. Gutelius comme commissaire enquêteur; ç'aurait certes gêné la liberté d'allure de cet arbitre souverain dans sa randonnée à travers les affaires du Transcontinental. C'est une enquête ex parte, comme de faire le procès d'un accusé sans lui permettre d'offrir de défense et de demander ensuite à douze jurés de le condamner; c'est une enquête ex parte suivie d'un plaidoyer ou plutôt d'une charge à fond de train contre un parti politique. M. Gutelius a fait un effort surhumain pour seconder les espérances que les maîtres à Ottawa reposaient dans son ingéniosité; il est vrai qu'il les a déçus, mais ce n'est pas de sa faute; il n'y avait pas de quoi étayer leurs espoirs. Ils paraissent lui tenir compte de sa bonne volonté; ils lui ont confié l'administration de Intercolonial. Etait-ce la récompense promise pour cette incursion agressive dans le domaine du Transcontinental? Je l'ignore; mais il est très probable que les citoyens, quand ils connaîtront tous les faits, seront de cet avis.

M. Gutelius m'a causé aussi une déception, non semblable cependant à celle chez nos adversaires; ma déception, c'est son silence complet sur les circonstances et les inspirateurs de certains changements incompréhensibles opérés dans la voie dans le cours des deux dernières années depuis la jonction du lac Supérieur jusque dans la cité de Québec. Pourtant il y avait là de quoi exercer sa perspicacité si profonde. Peut-être redoutait-il de trop grandes surprises; peut-être était-il d'avance au courant du mystère pour y avoir joué un rôle prépondérant.

En tout cas, voici ce qui en est de ces modifications. Quand en 1903 le Parlement autorisait la construction du Transcontinental, il était compris et promis que Québec serait pendant la saison de navigation le principal terminus du fret, notamment du grain de l'Ouest canadien que ce chemin était surtout destiné à transporter. Le port de la vieille cité avait été le plus actif d'entre tous autrefois, puis fut peu à peu déserté à mesure que les voiliers cédaient la place à la vapeur et aux navires en fer qui poussaient plus avant la navigation océanique et faisaient de Montréal la grande métropole que nous connaissons et dont nous sommes tous fiers. Chacun connaît ces faits. Nos adversaires feignent cependant de les ignorer. Depuis des années ils ne cessent d'attribuer cette désertion au manque d'accommodations, et ce manque d'accommodations ils en tiennent responsables le gouvernement libéral qui n'aurait rien fait pour le port de Québec depuis 1896.

L'honorable maître général les Postes s'est fait l'écho de ces dénonciations injustes devant cette Chambre dans ses remarques sur l'adresse en réponse au discours du trône. Je cite ses paroles:

> J'en viens maintenant à ce que mon honorable ami a dit du port de Québec. Je veux bien que l'on fasse pour le port de Montréal ce qui est juste, mais non pas oublier qu'à Québec la Providence nous a gratifiés de l'un des ports les plus beaux qu'il y ait au monde. Jusqu'ici cependant, ce port n'a pas été outillé. Quoique la ville de Québec ait été représentée dans cette Chambre depuis des années par des membres du parti libéral, il ne s'y trouve aujourd'hui, il ne s'y trouvait avant notre arrivée au pouvoir que tout juste assez d'espace pour accommoder trois navires.

En d'autres termes, le gouvernement libéral depuis 1896 n'a rien fait pour le port et la cité de Québec. Dans cette assertion, il y a beaucoup d'audace, peu de véracité et personne ne croira à la sincérité de l'honorable ministre. Qui espère-t-on convaincre que le faible volume du trafic maritime, depuis quinze ou vingt ans, est dû au manque d'accommodations. Nos adversaires savent comme nous que la seule cause, c'est le peu de fret océanique que Québec alimentait, soit par exportation, soit par importation, si peu considérable en effet que les compagnies plutôt que d'arrêter leurs navires pour charger ou décharger ce fret trouvent plus rémunératif de le rendre à Montréal comme d'y faire venir celui qu'ils auraient dû prendre au retour, sauf à ces compagnies à payer elles-mêmes le coût additionnel de transport de Montréal à Québec et vice versa. Combien de fois, et l'honorable maître général des Postes le sait, combien de fois la Chambre de commerce, voire même le conseil de ville ont énergiquement protesté contre ce procédé et réclamé l'arrêt à Québec pour le fret concernant les négociants de la ville; mais toujours en vain, toujours la même réponse: les cargaisons pour importation ou exportation n'y sont pas assez considérables.

D'ailleurs l'honorable maître général des Postes a lui-même assigné une autre cause que celle du manque d'accommodation. Dans le rapport annuel du conseil de la chambre de commerce pour l'année 1913, à la page 50, je trouve un résumé de la séance du 16 avril 1913 où il est question de deux lettres de l'honorable M. Pelletier, l'une sur le service de malle qui ne nous

intéresse pas pour le moment, et l'autre sur la question de fret. Voici l'opinion qu'on lui prête sur ce dernier point:

Le ministre exprime l'opinion qu'il importe de tirer au clair la question du coût du travail à Québec, que les compagnies disent être de 65 à 70 p. 100 plus élevé qu'à Montréal, ce qui est cause de l'envoi du fret à Montréal pour être ramené ici par chemin de fer. Le ministre croit qu'il serait avantageux que la commission du havre se charge du déchargement des navires qui auront leur terminus ici au même taux par tonne qu'il en coûte aux compagnies à Montréal.

Donc, au dire même de l'honorable ministre, il y aurait d'autre coupable que ce vilain gouvernement Laurier.

Quant aux preuves de la sollicitude de l'administration libérale pour le port de Québec, de son désir constant d'y ramener l'activité, nos adversaires les ont eues sans cesse sous les yeux depuis 1896, ils ont pu en noter quotidiennement les manifestations indéniables. N'ont-ils pas vu l'extension du brise-lames sur des milliers de pieds, au coût de $2,500,000. Grâce à ce prolongement, il y a là depuis cinq ou six ans place pour amarrer trois des plus grands vapeurs modernes. Pourtant une seule compagnie a pratiquement utilisé ce quai en y accostant un navire chaque quinzaine. Rien n'empêchait toute autre compagnie d'y aborder; pourquoi ne l'ont-elles pas fait si ce n'est défaut de trafic. Les gens sérieux connaissent ces faits et nos adversaires perdent leur temps en essayant de les leur faire voir autrement qu'ils ne sont.

La cause du peu de trafic du port c'est l'isolement de Québec surtout pendant la saison d'hiver, de tous les grands centres de distribution du commerce et de chemins de fer. Qu'aurait servi l'outillage le plus perfectionné si nous ne pouvions offrir suffisamment de trafic pour engager les propriétaires de navires à arrêter à nos quais. Or, c'est justement ce trafic insuffisant que le gouvernement libéral s'est efforcé d'augmenter.

La construction du pont de Québec n'avait pas originairement d'autre but; voilà encore une entreprise que l'honorable maître général des Postes paraît ignorer, entreprise estimée au début devoir coûter cinq à six millions de dollars mis au crédit du port québecquois. Quand se forma la compagnie du pont, il n'était pas question du Transcontinental; ce pont était alors surtout destiné à donner une entrée dans la cité à tous les chemins de fer de la rive sud: l'Intercolonial, le Grand-Tronc, le Québec-Central, le Delaware and Hudson, et aux chemins de moindre importance circulant à l'intérieur des terres et qui avaient leur terminus à Lévis sur l'une ou l'autre de ces voies.

Je ne veux pas provoquer de récriminations. Mais puisque nos adversaires répètent à satiété que le gouvernement libéral n'a rien fait pour Québec, je leur répondrai que nous pouvons avec fierté comparer à cet égard l'action de l'administration libérale à celle du gouvernement conservateur depuis 1878 à 1896. A l'acquit de ce dernier, on trouve une seule entreprise: le bassin et la jetée Louise au coût de près de deux millions de dollars, mais dont sept à huit cents mille piastres ont été détournées frauduleusement et chacun sait que ce ne fût pas au bénéfice des amis de la cause libérale mais au bénéfice des amis de la cause conservatrice.

En fin la construction du Transcontinental, n'est-ce pas l'œuvre par excellence qui devait révolutionner le port de Québec et en faire un des plus actifs du Canada, et cela merci à qui? Au gouvernement libéral, qui a pris les dispositions législatives propres à le constituer le terminus principal de ce chemin de fer. Or, si le Transcontinental est aujourd'hui un fait accompli, les citoyens du Canada et ceux de Québec en particulier, n'en doivent sûrement aucune reconnaissance au parti conservateur; les tories l'ont-ils assez combattu ce projet dans cette Chambre comme sur la place publique, l'ont-ils assez dénoncé aux élections générales de 1904 et 1908; mais les électeurs plus avisés ou mieux intentionnés qu'eux ont passé outre et s'applaudissent maintenant que ce chemin est devenu une urgente nécessité pour ce pays. Aussi l'antithèse est-elle amusante, réellement comique de voir nos adversaires se donner un mal de diable pour essayer de faire croire aux gens de Québec que le parti conservateur est le sauveur de notre port, à raison justement des travaux pour l'outiller et qui sont une suite nécessaire du Transcontinental. Sans lui serait-il question de ces gares, de ces élévateurs, de ces entrepôts, des quais, etc.

Tout de même on sent que le présent Gouvernement garde une dent à ce Transcontinental; l'honorable ministre des Finances lui faisait grise mine l'an dernier dans un discours devant cette Chambre, peut-être bien le discours sur le budget et ce n'est qu'en grommelant qu'il acceptait les obligations financières qui en décou-

lent. Il reprochait presque au parti libéral d'avoir mis ce projet robuste sur les bras débiles, il est vrai, du parti conservateurs; je comprends ces plaintes si je compare le débutant vigoureux et le pourvoyeur revêche que lui est le parti tory. Cet état d'âme, l'honorable maître général des Postes, bien que Québecquois, n'a pu y échapper et nous en avons eu le contre-coup à Québec dans les décisions prises par lui, l'honorable ministre des Chemins de fer et M. Leonard.

On s'est évidemment donné pour tâche de détruire la logique de l'ensemble des plans du Transcontinental. Ainsi il était logique de localiser les usines près de la voie au Cap-Rouge, à ce point où doit passer nécessairement tout le matériel roulant depuis Prince-Rupert à Moncton, de construire la voie principale le long du fleuve afin d'avoir là une circulation sans entraves et indépendante, d'édifier au marché Champlain et dans la localité adjacente au pied de la falaise du Cap-Diamant en remontant vers les anses Wolfe et Lampson, les élévateurs, gares, entrepôts, cours de fret; le tout aurait eu pour bordure des quais à eau profonde susceptibles d'être prolongés sur des milliers de pieds suivant les exigences de l'augmentation du trafic. Dans cet ensemble tout concorde; le Transcontinental est chez lui, dans ses meubles comme on dit en loi, il a le contrôle exclusif de sa voie et de son terminus et par ses quais à eau profonde il est en communication directe et immédiate avec la navigation océanique. Quiconque, sans être ingénieur, peut apprécier les précieux avantages d'une telle organisation. En passant je mentionne sur ce point l'opinion de M. A. Allan qui s'exprimait comme suit au sujet des quais que sa compagnie possède près du marché Champlain:

> Je regrette énormément d'avoir à abandonner un si bon emplacement, qui devrait en réalité être le centre du commerce océanique du port au point de vue de la navigation.
>
> Ce site, ajoute-t-il, offrait pour les navires des facilités qui ne se rencontre à présent nulle part ailleurs et qui ne pourront plus tard être offertes par le brise-lames.

Il est donc naturel que la commission de construction guidée par ses ingénieurs et l'opinion des compagnies de chemins de fer, de navigation, des représentants de tous les intérêts maritimes ait accepté ce projet, et que le gouvernement libéral l'ait approuvé à son tour, heureux en plus de voir la chambre de commerce et le conseil de ville de Québec concourrir dans ces vues, vues qu'ils entretiennent encore du reste. En effet, dans le rapport annuel du conseil de la chambre de commerce de Québec pour l'année 1913, je trouve un résumé de la séance du 30 janvier 1914; le président M. W. A. Marsh y fait une revue des opérations de l'année, et je lis les paroles suivantes aux pages 11 et 19:

> Le changement de gouvernement à Ottawa, il y a près de 16 mois, a amené quelques modifications dans les plans quant aux terminus du chemin de fer, et on propose maintenant d'avoir une gare union avec le Canadien-Pacifique au Palais au lieu du marché Champlain. Nous avions trouvé les premiers plans assez bons, spécialement parce qu'ils permettaient au Transcontinental des facilités terminales spacieuses lui appartenant et sous son contrôle exclusif; mais des autorités en la matière ont pensé différemment et la chambre de commerce a approuvé le changement pour une gare union, qui nous paraît de moindre importance. Nous sommes d'opinion sur la question plus importante du fret, que des docks et élévateurs, suffisants pour faire face au trafic d'ici à quelques années, devraient être bâtis à eau profonde au bout de la voie sur la rue Champlain ou tout près de là où les travaux peuvent être faits rapidement.
>
> La chambre de commerce n'est en aucune façon opposée à l'extension des jetées Louise. Au contraire, nous approuvons entièrement l'agrandissement de ces magnifiques docks, qui ont été déjà d'un grand avantage pour notre ville. Mais nous croyons qu'il se passera plusieurs années avant que les améliorations projetées puissent être faites de ce côté-là et que des raccordements soient établis pour être atteints par le Transcontinental sur ses propres voies. En attendant, comment pourra-t-on faire face au trafic de l'Ouest?

Je cite encore d'autres paroles de M. Marsh, à la page 64, dans une lettre en réponse à certaines observations d'un journal de Québec sur l'attitude de la chambre de commerce à l'égard des affaires du Transcontinental:

> Tout de même, nous avons fait de notre mieux pour appeler l'attention du Gouvernement et du public sur l'urgente nécessité de pourvoir au moins aux besoins immédiats, sous forme de docks et d'élévateurs pour pouvoir manœuvrer le trafic du Transcontinental qui sera en opération dès cette année, et de placer ces outillages dans une endroit déjà touché ou sur le point d'être touché par les voies du chemin de fer. Il est admis que les agrandissements projetés des docks Louise—si excellents et si nécessaires qu'ils soient pour le commerce du port—ne répondent pas à ces besoins immédiats.

Donc encore aujourd'hui la chambre de commerce favorise le terminus adopté par le gouvernement libéral; en cela elle ne fait que rester conséquente avec la décision qu'elle avait prise en 1906 alors que fut choisie la localité du Cap-Diamant.

Le 2 octobre 1906, le président de la commission de construction, l'honorable S. N. Parent, invita à une conférence qui se tint à Québec le 12 octobre, les personnes et compagnies suivantes: le Pacifique-Canadien, le

Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique, l'Intercolonial, le Delaware and Hudson, le Grand-Nord; le Québec-Central, le Québec et Lac Saint-Jean; la compagnie électrique de Québec; la compagnie de steamers Allan, les lignes Dominion, Line, Leland, les commissaires du havre, la compagnie de transport de Québec, M. E. C. Fry, agent des Lloyds, etc., le maire de la cité de Québec, le président de la chambre de commerce, le président des intérêts maritimes de Québec, M. Power, M.P., Québec-ouest et Arthur Lachance, M.P., Québec-centre. La plupart de ces invités se rendirent à la réunion; on forma un sous-comité de citoyens qui nomma trois ingénieurs, MM. Hoare, Doucet et Boswell, d'étudier la question du terminus et de faire rapport. Le 7 novembre ce rapport était soumis au sous-comité et le 29 novembre le comité général prenait action en acceptant le rapport de MM. Hoare et Doucet.

Les trois ingénieurs étaient unanimes à recommander la localité du Cap-Diamant pour le terminus du Transcontinental; quant à la gare proprement dite, M. Boswell préférait une gare Union au Palais avec un tunnel depuis l'anse Wolfe pour s'y rendre. Voici ce rapport:

Québec, 21 octobre 1906.

Monsieur R. Audette,
Président du comité des terminals
de Québec.

Monsieur,—Conformément à la résolution passée le 12 octobre 1906 par le comité des terminals de Québec, comportant instructions à MM. E. A. Hoare, Saint-George Boswell et moi-même de préparer copie au bleu des plans avec états estimatifs relativement au terminus de Québec, lesquels plans et estimés devant être adressés aux membres du comité, après quoi le président convoque la prochaine assemblée du comité. J'ai l'honneur de faire rapport que les ingénieurs plus haut mentionnés et moi-même nous sommes réunis le 19 courant pour délibérer sur le choix d'un endroit convenable pour le terminus au point de vue le plus avantageux et le plus économique pour les chemins de fer et la navigation. Nous en sommes venus à une décision unanime quant à l'emplacement des quais à eau profonde et des grandes cours à marchandises depuis l'anse Lampson jusqu'à la Pointe à Puizeau, tel que démontré aux plans-croquis déjà soumis aux divers membres du comité, mais ensuite il est survenu une grande divergence d'opinion au sujet du prolongement des voies terminales jusqu'à la gare terminale, l'un des ingénieurs prétendant qu'une gare Union terminale devrait être établie rue Saint-Roch, accessible à partir des environs de l'anse Lampson au moyen d'un tunnel à voie double long d'environ 5,000 pieds, avec courbe de 6 degrés à l'extrémité sud (anse Lampson), et courbes de 10 degrés à l'extrémité nord (rue Saint-Roch), les deux autres étant décidément d'opinion que les voies terminales devraient être poussées le long du fleuve depuis l'anse Lampson jusqu'à l'endroit où est actuellement le marché Champlain, où serait construite une gare terminale, étant donné pour acquis que la ville, comme elle y est tenue, élargirait ses rues ou fournirait d'autres avenues pour assurer libre communication entre le bassin Louise et l'emplacement de la gare terminale, et que les chemins de fer intéressés établiraient les voies ferrées requises le long du bord de l'eau parallèlement à la rue Dalhousie pour la manœuvre de leurs trains entre leurs terminus actuels et la gare terminale en question.

Ne pouvant ainsi tomber d'accord sur une décision unanime, il nous était impossible de faire un rapport collectif; nous avons donc décidé entre nous de soumettre les rapports séparés au comité pour plus ample examen.

Comme il y avait accord unanime quant à l'emplacement des quais a eau profonde et des grandes cours à marchandises tel que démontré au plan entre l'anse Lampson et la Pointe à Puizeau, la seule chose qui restait à discuter était de savoir s'il valait mieux placer la gare terminale à l'endroit où est actuellement le marché Champlain, ou bien s'il était plus advantageux pour toutes les parties intéressées de fixer cette gare sur la rue Saint-Roch pour qu'elle servit de gare en commun pour tous les chemins de fer entrant dans la cité de Québec. Les quantités qui ont servi de base aux calculs du coût de construction sont établis d'après les chiffres fournis par M. E. A. Hoare, l'ingénieur en chef de la compagnie du pont de Québec, laquelles avait fait faire des sondages pour vérifier les profondeurs d'eau le long de la rive du fleuve.

D'après moi, une gare Union rue Saint-Roch est désavantageuse, sinon impracticable, pour les raisons suivantes:

1. Le Pacique-Canadien, le Québec et Lac Saint-Jean et le Québec Railway Light and Power ont déjà leurs propres termini, et sans pouvoir parler officiellement quant au C.P.R. et au Q. R. L. & P., je sais que le Québec et Lac Saint-Jean est absolument opposé à tout changement dans ses arrangements actuels, ainsi qu'à toute participation active aux charges qui leur seraient imposées pour se servir d'une gare Union.

2. Il est impossible de bâtir une gare union dans le voisinage de la rue Saint-Roch sans exproprier une portion considérable du terminus actuel du C.P.R., puisqu'il faudrait mettre ce terrain à la disposition de tous les chemins de fer ayant accès à la gare Union de la rive nord de la rivière Saint-Charles.

3. Tant de voies ferrées pénétrant en ville à travers la rivière Saint-Charles bloqueraient pratiquement l'accès des docks Louise, la direction des lignes étant à vrai dire à angle droit les unes des autres. Le Canadian-Northern, le Québec et Lac Saint-Jean et le Québec R. L. & P. entrent tous en ville par Limoilou, de sorte que toutes voies ferrées de la rue Saint-Roch au bassin Louise devraient forcément croiser les lignes mères de ces chemins de fer, ce qui détruirait virtuellement l'utilité de leurs gares terminales.

4. Un tunnel d'un mille au plus en longueur, avec courbes de 6 et 10 degrés aux issues, est tout à fait inacceptable, et je suis sûr que ce serait unanimement condamné par tous les gérants de chemin de fer. Outre le coût énorme d'un tunnel d'une largeur suffisante pour le barrage de deux voies, la dépense que cela occa-

sionnerait n'ajouterait pas la valeur d'un dollar au front de fleuve de l'anse Lampson aux docks Louise.

5. Rien ne justifie la dépense d'une aussi forte somme, car un tunnel de ce genre ne servirait presque exclusivement qu'au transport des voyageurs: on sait bien en effet que le grand trafic venant du nord à destination des points au sud du Saint-Laurent à son chemin tout tracé jusqu'au pont de Québec par une ligne partant de Limoilou et passant par le Cap-Rouge, en autant que le C.N.R., le Q. & L. St-J. et le Q. R. L. & P. sont concernés, tandis que le C.P.R. aurait son propre raccordement avec le pont de Québec à Bélair.

Le prolongement des docks de l'anse Lampson jusqu'à l'endroit du marché Champlain est, à mon avis, de beaucoup préférable à une gare Union, ceci fut-il même praticable, pour les raisons suivantes:

1. Ce sera de l'argent bien dépensé que tout ce qu'on paiera pour développer le front du fleuve, puisque ce sera autant d'ajouté à la valeur du havre, par l'agrandissement du terrain réclamé sur l'eau.

2. On peut trouver le long du fleuve l'espace suffisant pour établir une gare terminale convenable pour tous les nouveaux chemins de fer qui entreront à Québec une fois le pont construit, étant donné que le grand trafic de voyageurs et marchandises amenés à Québec par les diverses lignes de steamers à destination de l'ouest, de même que celui venant de l'ouest et destiné à l'est, n'auront pas à se servir de cette gare terminale, attendu que leurs trains seront amenés le long des quais accostés par les steamers des diverses lignes de transatlantiques.

3. Le long de la rue Dalhousie et parallèlement à cette rue, il est facile d'établir les voies et chemins de communications pour l'accommodation des lignes ayant déjà leurs termini à Québec, afin de leur donner accès à la gare terminale. Ces passages additionnels pour chemins de fer et voitures peuvent se faire dans des conditions très modiques, dont le coût devait être partie à la charge de la ville, partie aux frais des chemins de fer utilisant ces voies.

4. Cet agrandissement ne nuirait en rien au service local de traversiers et bateaux à vapeur, car les quais actuels sont dans un état de dilapidation avancée, et pour les renouveler il faudrait agrandir et améliorer. Il n'y aurait pas d'ailleurs assez de trafic sur ces voies de rive pour entraver sérieusement le mouvement entre la ville et les débarcadères de traverse et de steamers.

J'annexe au présent rapport un estimé approximatif du coût de trois bassins à eau profonde avec voies ferrées poussées jusqu'à l'endroit du marché Champlain, où serait construite la gare terminale, ainsi que du projet alternatif de gare Union, rue Saint-Roch. Les chiffres sont basés sur les estimés de M. E. A. Hoare.

Pour les diverses raisons plus haut mentionnées, je suis d'avis que ce serait une faute sérieuse que d'éloigner notre gare terminale du bord de l'eau, et que le moyen le plus avantageux et le plus économique, de même que le seul projet réellement praticable, c'est d'établir terminus et gare tel que démontré aux plans qui vous ont été soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. E. Doucet.

[M. Lachance.]

Ainsi, tous, ingénieurs, compagnies, citoyens, reconnaissaient que le terminus et ses accommodations devaient logiquement se trouver depuis le marché Champlain en remontant vers les anses Wolfe et Lampson. Le Gouvernement n'avait donc qu'à donner suite à ces décisions: ce qu'il fit et quand il quitta le pouvoir en 1911 les plans étaient préparés, des millions étaient déjà votés pour leur exécution, même le contrat de la gare était donné; on avait commencé le creusage de la rivière Saint-Charles et voté une centaine de mille piastres pour entreprendre les travaux de l'écluse.

L'exécution de cet ensemble devait prendre deux ans de sorte qu'à la fin de 1913, tout aurait été prêt pour correspondre au trafic du Transcontinental dans son parcours depuis Prince-Rupert jusqu'à Québec.

En face de ce résumé impartial et véridique des faits, je m'étonne que nos adversaires espèrent être pris au sérieux quand ils prétendent que le gouvernement libéral n'a rien fait pour Québec. Si Québec a vu renaître ses espérances, il le doit au parti libéral et vous verrez que le jour où elles seront comblées, elles le seront par ce même parti. Je n'en veux d'autre preuve que ce qui s'est passé depuis octobre 1911.

A peine la présente administration a-t-elle pris charge des affaires qu'elle arrête tous les travaux, notamment depuis le Cap-Rouge jusqu'à Québec. Chose étrange, on ne donne pas la vraie raison de cet arrêt. Pourquoi ce mystère? On allègue des modifications dans les plans; il ne fallait pas deux ans pour décider de changer le site de la gare et des usines; or, c'est là le seul fruit apparent de cette lente et équivoque gestation; en dehors de cela, absolument rien. Le dernier rail entre Cochrane et Québec a été posé en novembre 1913; cela étant, à l'ouverture de la navigation, des convois de fret pourraient arriver de l'Ouest à Québec. Il n'y a là absolument rien pour les recevoir. La fonction nationale de ce chemin, c'est avant tout de fournir un débouché aux produits de l'Ouest et aujourd'hui et pour longtemps, le principal produit d'exploitation sera le grain; donc le premier outillage qui s'impose ce sont des élévateurs et des quais pour l'emmagasiner et l'expédier. Où sont les quais, les élévateurs? Abolument rien. Si, pourtant; la commission du havre a construit un élévateur sur la jetée Louise; mais il n'y a pas à cet endroit d'eau à marée bas-

se, il faudra creuser des années pour y avoir une profondeur de 30 à 40 pieds. D'ailleurs le Transcontinental n'a aucune voie dans la cité ou en dehors pour sy rendre: telle est la vraie situation, personne, n'y peut contredire.

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

Reprise de la séance.

DEUXIEME LECTURE.

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 125), déposé par M. Douglas, relatif au divorce de Walter-James Liscombe;

Le 2e (n° 126), déposé par M. German, relatif au divorce de Ethel-Cora Robinson;

Le 3e (n° 127), déposé par M. Schaffner, relatif au divorce de George Fullerton Forsythe.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE TRANSCONTINENTAL.

M. LACHANCE: Quand vous avez quitté le fauteuil à six heures, j'étais à parler du manque absolu d'accommodation à Québec pour correspondre au trafic du Transcontinental dont les convois pourraient nous arriver à l'ouverture de la navigation à la fin d'avril ou au commencement de mai et je me rappelais la campagne faite par les journaux du parti conservateur avant septembre 1911 contre le gouvernement libéral d'alors qui, affirmaient-ils, compromettaient les intérêts de la cité et du port de Québec par la lenteur des travaux du terminus.

Au nombre des journaux patronisés par le présent Gouvernement qui se distinguaient dans cette campagne, je pourrais mentionner "l'Événement" et le "Chronicle". Tous deux dénonçaient quotidiennement la prétendue inaction de l'administration d'alors; l'égard du terminus quelle censure ne devraient-ils pas porter contre l'administration actuelle qui a laissé passer plus de deux ans sans y remédier. C'est donc que nous n'étions pas en retard puisque les maîtres du jour à Ottawa regardent placidement s'écouler mois et années sans lever un doigt, bien qu'ils affirment cependant ne pas compromettre les intérêts de Québec.

Comment expliquer leur somnolence présente en face d'une situation si désastreuse pour notre cité, si ce n'est que cette apathie est voulue, et alors dans quel but? Faire de Québec un terminus de deuxième ordre qui ne recevra qu'une part minime du trafic de l'Ouest si même il ne devra pas se contenter du seul trafic local. De nombreux faits nous autorisent à conclure ainsi; le plus grave comme le plus probant, c'est le sabotage du Transcontinental entre Cochrane et Québec, sabotage qui, s'il n'y est pas remédié de suite, réduit nécessairement cette partie de la ligne au rôle d'un chemin de fer purement local entre ces deux cités. Oui, en face du changement des rampes, nous devons conclure que notre lot se réduira à de coûteuses bâtisses peu utiles, mais qui auront servi à nous leurrer et à nous méduser le temps requis pour tramer notre perte et ruiner notre suprême espérance.

En 1903, le gouvernement Laurier fit voter la construction du Transcontinental; le contrat comportait que la partie ouest, de Winnipeg à Prince-Rupert, serait bâtie par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et la partie est, de Winnipeg à Moncton, par le Canada. Cette dernière partie devait être ensuite exploitée par la compagnie à raison d'un loyer de 3 p. 100 sur le coût de la construction; le bail était pour 50 ans. Le Gouvernement et la compagnie convinrent d'organiser de suite une ligne parfaite, apte à donner la plus grande capacité de traction et les plus grandes facilités d'exploitation que le génie civil moderne pouvait produire. Pourquoi cela? Parce que le progrès de l'Ouest était si rapide qu'il allait fournir à cette nouvelle voie dès son ouverture, la pleine quantité de fret qu'elle serait capable de charroyer.

Il est donc évident que le point le plus important était d'assurer sur tout le parcours un niveau aussi uniforme que possible. Pour réaliser ce but, les ingénieurs fixèrent le maximum des rampes allant vers l'est à quatre dixièmes de un pour cent ou 21 pieds par mille de chemin, les rampes allant vers l'ouest à cinq dixièmes de un pour cent ou 26 pieds par mille, puis subséquemment ils portèrent ces dernières à six dixièmes de un pour cent ou 31 pieds par mille; mais il est à remarquer qu'on ne devait avoir recours à ces rampes que là où il serait impraticable de les éviter, la constante préoccupation devant être de construire un chemin de niveau uniforme partout où la chose serait faisable.

Telles furent les instructions données par les ingénieurs en chef à leurs subordonnés et d'après lesquelles la ligne fut organisée à venir jusqu'à 1911.

Grâce à ces mesures, une locomotive devait traîner au moins le double pesant de fret qu'elle pourrait tirer sur les autres

voies alors existant dans le Canada et même dans les Amériques. Les plus hautes autorités se sont prononcées sur ce point. Ainsi, M. Elliott Cooper, président de l'institut des ingénieurs civils de Londres, écrivait à la date du 5 novembre 1912, en parlant de ces rampes de 21 pieds au mille, ce qui suit:

Sur le Grand-Tronc-Pacifique le train de marchandises réglementaire de 2,000 tonnes peut être remorqué de Winnipeg à Prince-Arthur par une locomotive sans renfort, la puissance de traction de la locomotive étant ainsi quatre fois supérieure à celle des locomotives du Great-Northern, du Northern Pacific et de l'Union Pacifique, cinq fois supérieure à celle du Santa-Fé, et sept fois supérieure à celle du Pacifique-Canadien.

M. Leonard, parlant sur le même sujet, dans un banquet qu'on lui offrait à l'occasion de sa nomination à la commission de construction, s'exprimait dans le même sens que M. Cooper:

Quant à dire ce qu'il en coûtera pour terminer ce réseau jusqu'à Moncton, ce n'est pas chose facile; mais presque tous les travaux sont en construction, sauf 400 ou 500 milles entre Cochrane et Winnipeg. Le pont de Québec qui, une fois terminé sera le plus grand du monde entier, absorbera 48,000 tonnes d'acier et sa construction demandera cinq à six ans. Dans la direction de l'est, notre ligne possède une pente de 4-10, et une locomotive remorquera 1,600 tonnes, tandis que sur les autres réseaux, où existe une pente de 1 p. 100, les locomotives ne peuvent remorquer que 800 tonnes.

Je cite encore sur le même sujet l'opinion de M. Macpherson, aujourd'hui assistant de M. Leonard, mais auparavant assistant de l'ingénieur en chef de la commission de construction. Le 2 juin 1909 il parlait devant l'Association britannique pour le progrès de la science, et il s'exprimait comme suit:

Le parcours du réseau du Transcontinental sera de 1,351 milles...

De Winnipeg à Québec.

...et comme le maximum de la rampe pour les convois à destination de l'est est de 21.12 pieds par mille, avec compensation pour courbes, la plus puissante locomotive qu'on construise de nos jours, la Mallet Articulated Compound dont il figure une excellente description dans la "Railway Age Gazette" du 30 avril 1909, peut remorquer sur cette rampe, derrière le tender, une charge brute de 4,290 tonnes.

Supposant que la tare soit de 33⅓ p. 100 par tonne brute, la charge nette rémunératrice serait de 2,860 tonnes, égalant 95,333 boisseaux de blé, par convoi. Supposant que les bénéfices de ce train soient de $4.40 par mille de convoi, soit précisément le double des bénéfices réalisés par le Pacifique-Canadien par mille de convois de marchandises en 1908, on constate que le coût par boisseau pour le parcours des 1,351 milles entre Winnipeg et Québec est de 4.25 cents. Le prix le moins élevé qui, à la connaissance de l'auteur de ces lignes, ait été en vogue, de Fort-William à Montréal, par voie des lacs, des canaux et du fleuve Saint-Laurent, sur un parcours de 1,216 milles, a été de 4 cents par boisseau en 1908. Ces 4 cents par boisseau pour 1,216 milles seraient l'équivalent de 4.44 cents pour 1,350 milles, de sorte que, à $4.40 par mille de convoi, les locomotives ci-haut mentionnées pourraient remorquer le grain sur le Transcontinental à destination de l'est, de Winnipeg à Québec, à 0.19 cents par boisseau à meilleur marché que la route fluviale la plus économique ne pourrait le transporter sur la même distance et à 10.86 par boisseau meilleur marché que ne le saurait faire la route actuelle par rail et par eau à la fois entre les deux points en question.

[M. Lachance.]

Dans ces conditions, le coût de transport pour chaque minot de blé devait être réduit de moitié de ce qu'il a été jusqu'à présent. Tels sont les immenses avantages dont le gouvernement libéral voulait gratifier le Canada en construisant ce chemin d'après les données que je viens de rappeler.

La cité de Québec avait plus que toute autre intérêt à cette uniformité de niveau; le maximum des rampes de 21 pieds au mille avait été fixé dans le but de garantir l'accès du port au grain de l'Ouest. Le gouvernement libéral avait promis au peuple que de Winnipeg à Québec la voie serait bâtie de manière à donner à la route du Saint-Laurent le plus grand volume possible de trafic; voilà pourquoi, par une gradation appropriée des rampes, il assurait la plus grande force de traction aux locomotives.

Cependant, dès que le parti conservateur prend le pouvoir, il remplace la commission de construction par un seul homme, M. Leonard, dont un des premiers actes est d'accentuer la gradation depuis 21 pieds jusqu'à 100 pieds au mille et il répète cette opération quinze à vingt fois entre Cochrane et Québec; il remplace les premières rampes par des rampes de vitesse que le train est censé gravir grâce à l'impulsion acquise. Soit, si tout fonctionne bien; mais si une défectuosité survient dans le mécanisme alors que le convoi arrive au pied de la rampe ou qu'il est dans la montée, voilà le train arrêté et surtout incapable de repartir même après qu'on aura remédié à la défectuosité. Mais supposant tout au mieux, il est impossible d'admettre, vu les éventualités qui se produisent inévitablement sur toute ligne, que les rampes de vitesse puissent valoir le niveau uniforme; ceci, c'est le simple bon sens. Aussi M. Leonard n'a pu répondre victorieusement aux critiques des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique sur l'accentuation des rampes; il n'a pu que répliquer que si ces rampes virtuelles pour une raison impré-

vue ne donnaient pas satisfaction, il serait facile de revenir aux rampes de 21 pieds au mille. C'est donc que dans son hypothèse il y avait un doute, une incertitude, un aléa; alors pourquoi ne pas s'en être tenu à la gradation première, puisque justement la supériorité de la ligne devait provenir de ce qu'on éviterait dans la limite du possible tout ce qui pourrait laisser place à un doute, à une incertitude ou à un aléa.

Nous avons donc l'aveu de M. Leonard que le Gouvernement tente une expérience; il y a autre chose sous le boisseau, j'en ai dit un mot déjà et j'y reviendrai. Toutefois n'y aurait-il que cela, est-ce bien sur un tel chemin que le Gouvernement devait faire semblable expérience? Il allègue une économie à réaliser; cette raison n'est pas sérieuse, mais devrait-il épargner un, deux millions, est-ce une justification pour compromettre la pleine efficacité d'un chemin qui coûtera 160 millions.

Si donc, et cela est désormais indéniable, les modifications des rampes réduisent la capacité de traction entre Cochrane et Québec, le résultat est clair et déplorable; les convois de l'Ouest ne pourront atteindre notre port, on aura réduit cette partie de la voie au rôle de chemin de deuxième ordre, n'ayant pour l'alimenter que le trafic local de cette section. Québec encore une fois aura été déçu sinon trompé et joué.

Tous ces faits comportent une énigme jusqu'à ce jour restée indéchiffrable, une hostilité latente qui s'agite dans l'ombre au détriment des intérêts de Québec.

Qui, le premier a suggéré de changer le maximum des rampes? L'an dernier au cours du débat sur les estimés du Transcontinental, on a posé la question à l'honorable ministre des Chemins de fer qui s'est d'abord réfugié dans des réponses très évasives; pressé de près il a admis que M. Leonard avait autorisé ces changements; mais sur le point de savoir qui avait inspiré cela à M. Leonard, il est resté muet; les honorables députés de South-Renfrew (M. Graham) et de Carleton (M. Carvell) ont déclaré que leur conviction était que ces modifications avaient été suggérées en premier lieu par M. Gutelius qui était alors chargé de l'enquête du Transcontinental, mais l'honorable ministre a persévéré dans son mutisme. Pourquoi ces réticenses; c'est là une question technique; pour quelle raison le véritable et premier instigateur craint-il d'en prendre la responsabilité devant le public? Sommes-nous donc en présence d'une conspiration dont le premier acte serait l'extrême lenteur du parachèvement des travaux depuis Cochrane jusqu'à Québec. Au mois de février 1913, le Gouvernement répondait sur ce point à un membre de la Chambre haute ce qui suit:

D. Combien de milles restait-il encore à terrasser entre Cochrane et la ville de Québec, le 1er novembre 1912?—R. 35 milles.

D. Sur combien de milles les rails ne sont pas posés, à l'heure présente?—R. 88 milles.

Ainsi l'ouvrage à parfaire requérait à peine quelques mois, on y mis plus d'un an. Le deuxième acte serait l'accentuation des rampes; le troisième, le changement du site du terminus à Québec, et le quatrième, l'enquête et le rapport de MM. Gutelius et Staunton.

L'énigme devient encore plus impénétrable quand on songe que le Gouvernement a autorisé ces changements sans le consentement de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, que dis-je, contre sa volonté. Or le Gouvernement était obligé d'obtenir ce consentement. En effet, dans la loi adoptée par le Parlement en 1903, se trouve la clause 7 du contrat qui se lit comme suit:

Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'Est du dit chemin de fer, la construction économique du dit chemin de fer, dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction, et que les dits travaux seront exécutés en conformité des dits devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le Gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie; et, au cas de désaccord quant au devis ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la controverse sera décidée par les dits ingénieurs et un tiers arbitre, à être choisi de la manière réglée en l'article 4 du présent contrat.

Ainsi l'ouvrage de Winnipeg à Moncton devait se faire sous la surveillance, l'inspection et l'acception de l'ingénieur du Gouvernement et de celui de la compagnie conjointement. J'ai dit il y a un instant qu'on avait fait les altérations contre la volonté de la compagnie. En effet, le président, M. E. J. Chamberlin, protestait contre ces changements dans les rampes par une lettre du 18 juillet 1912; il déclarait que la compagnie ne les accepterait pas. Voici cette lettre:

Ottawa, 18 juillet 1912.

Major R. W. Leonard,
Président de la commission du chemin de fer Transcontinental,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'apprends par nos ingénieurs que l'on s'est écarté du type indiqué pour le chemin de fer Transcontinental entre Lake-Superior-Junction et Cochrane, qui avait été adopté d'abord et auquel on s'est conformé jusqu'ici et qu'au lieu de pentes de quatre dixièmes et d'ouvrages permanents, vous avez autorisé des pentes jusqu'à 1 p. 100 et l'érection d'ouvrages temporaires en bois. A ce sujet je veux attirer l'attention sur l'article 7 de la convention du 29 juillet 1903 qui stipule que les travaux de construction de la division est seront faits en conformité du cahier des charges approuvé par la compagnie et seront soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de notre ingénieur en chef conjointement avec l'ingénieur en chef de la commission.

Je tiens à vous dire que si ces travaux sont faits conformément à ce que je crois être vos récentes instructions, ils ne seront pas conformes à la convention ni satisfaisants pour la compagnie et ne pourront pas être acceptés.

(Signé) : E. J. Chamberlin.

Ainsi la compagnie fera de deux choses l'une: ou elle refusera de prendre charge de la ligne depuis Cochrane jusqu'à Québec, ou elle l'exploitera à sa guise, et si nous voulons protester, elle nous répondra: remplisez vos obligations et alors je vous donnerai le service auquel je suis tenue par le contrat. Le résultat sera que, rendu a Cochrane, le trafic que nous espérions prendra une autre direction par le North Ontario Temiskaming Railway si même la compagnie ne le dirige pas vers ses termini de Portland ou de New-York.

Enigmatique encore la conduite de ce Gouvernement dans les décisions qu'il prend au sujet du terminus au Cap-Diamant. Contre l'opinion des trois ingénieurs et des compagnies que j'ai déjà mentionnés, il fait prévaloir l'avis d'un seul homme, M. Leonard, en abandonnant pratiquement la voie le long du fleuve depuis le Cap-Rouge et le terminus au marché Champlain, tel que choisi en 1906, pour lui substituer la jetée Louise et les propriétés du Pacifique.

Si tel n'est pas le cas, je me demande de quelle utilité sera pour le Transcontinental l'élévateur que la commission du havre a bâti sur cette jetée; je me demande ce que signifient les paroles suivantes de l'honorable ministre des Postes prononcées dans cette Chambre le 5 juin 1913:

L'entrée du Transcontinental dans Québec se fera en une façon superbe. Le Transcontinental passera au-dessus du viaduc du Cap-Rouge, si je comprends bien, et il entrera dans Québec par la vallée de la rivière Saint-Charles, descendant par la voie de raccordement du Canadien-Nord. Nous aurons ensuite la gare centrale, au Palais, et, en attendant, l'honorable ministre des Chemins de fer et la commission du Transcontinental prolongent les lignes qui font face à la rivière, de Sillery au marché Champlain. A partir du marché Champlain, il y a une élévation sur laquelle on est à construire un chemin de fer. Tout cela fait que le Transcontinental encerclera vraiment toute la cité de Québec.

Telles sont les conventions et l'on ne doit pas s'étonner de constater qu'elles rencontrent l'approbation des citoyens de Québec.

Je cite encore au même sens les paroles du très honorable premier ministre au banquet des citoyens à Québec, en octobre 1913, et que je trouve dans le rapport de la chambre de commerce, page 107:

Une autre voie ferrée ira rejoindre la ligne du Canadien-Nord au Cap-Rouge, permettant l'entrée en notre ville du côté de la rivière St-Charles. Cette voie ferrée sera utilisée pour une partie du trafic en attendant le percement du tunnel qui doit relier la rive du Saint-Laurent à la gare Union du Palais.

Enfin j'en trouve la preuve irrécusable dans les estimés du nouveau terminus. Sur une somme totale de $5,847,250, il n'y a que $60,000 pour une gare pour fret et accessoires au marché Champlain.

Pourquoi cette ligne additionnelle que l'on va construire depuis le Cap-Rouge allant joindre la voie du Canadien-Nord? Ceci suppose le droit de passage sur cette voie et sur celle du Pacifique pour entrer dans la cité et sur les propriétés de la commission du havre pour atteindre les steamers océaniques: donc, des centaines de milliers de piastres de loyer annuel; le Gouvernement assumerait-il ces lourdes obligations s'il n'avait décidé depuis longtemps, bien qu'il ne veuille clairement l'avouer, d'abandonner pratiquement la circulation du Transcontinental par la voie le long du fleuve en ce qui concerne le terminus.

Il est difficile d'imaginer une position plus singulière et je pourrais dire plus ridicule; ce Gouvernement a l'avantage d'utiliser sa propre voie, d'y établir quais, élévateurs, entrepôts, gares, le tout restant sous son contrôle exclusif, mais dédaignant tout cela, il va demander à ses voisins le droit de passer chez eux sauf à leur verser des indemnités énormes, le tout au détriment de sa propriété.

Que déduire de ce chaos administratif? Que le Gouvernement est en train de réduire au minimum les facilités d'accommodation du Transcontinental; d'une situation naturelle et simple, il crée à dessein un état de choses propre à produire toutes espèces d'entraves et d'embarras. En veut-on une preuve additionnelle? Prenons le changement de site de la gare. Qui en bénéficiera? Moins le Transcontinental que

le Pacifique, l'allié politique du Gouvernement. L'administration libérale allait organiser à Québec le terminus du Transcontinental sur un pied sans rival; le Pacifique n'y a aucun outillage à proprement parler pour la manutention du fret; par les changements opérés dans les rampes, le Transcontinental ne sera plus qu'une ligne dont le volume de trafic depuis le jonction du lac Supérieur jusqu'à Québec sera à peu près l'équivalent de celui du Pacifique; pour ce dernier il n'y a donc plus de compétition disproportionnée. Ajoutons à cela que ce Gouvernement va chercher dans les bureaux du Pacifique les auteurs et les inspirateurs et les exécuteurs des modifications contre lesquels nous protestons.

Grâce à ces modifications, le Pacifique va construire une soi-disant gare Union pour passagers pour l'usage de laquelle le Gouvernement paiera loyer en outre des intérêts sur le coût, et dont en définitive le Pacifique sera à peu près seul à se servir, le trafic des passagers sur le Transcontinental devant nécessairement être pour des années à venir très limité. Puis le Canadien-Nord et le Québec et Lac Saint-Jean ont leur propre gare et terminus à quelques centaines de pieds plus loin.

La gare sera bâtie au Palais. Le Transcontinental n'a pas de voie pour y arriver. On parle de construire un tunnel, ouvrage de combien de millions et de combien d'années, et cela quand des convois de l'Ouest pourraient nous arriver d'un moment à l'autre, et cela quand, depuis deux ans, le Gouvernement n'a même pas songé à ériger une station quelconque pour le fret au marché Champlain.

Ce tunnel sera-t-il jamais construit? C'est douteux. En effet, dans la correspondance entre MM. Chamberlin et Leonard, je trouve une lettre de ce dernier au premier dans laquelle il y a le passage suivant. La lettre est datée Ottawa, 13 mai 1913.

> Je suis d'accord avec vous que la construction immédiate d'un tunnel n'est pas justifiée par le trafic que nous pouvons présentement prévoir et qu'il se pourrait bien que ce tunnel ne soit pas nécessaire d'ici à deux ou trois ans et peut-être même pas avant que le pont de Québec soit complété, ainsi nous n'avons pas besoin de prendre cela en considération maintenant.

Croyez-vous que le conseil de ville aurait consenti au changement du site de la gare s'il avait connu cette lettre? Je ne le pense pas. D'après elle le tunnel ne serait creusé que dans le cas où le trafic augmenterait assez pour justifier cette entreprise, mais en attendant le Transcontinental restera sans accès à sa gare. Du reste les estimés du nouveau terminus ne mentionne pas un centin pour ce tunnel et les plans sur lesquels sont basés ces nouveaux estimés n'en comportent aucune indication. Nous sommes donc obligés de conclure que ce tunnel est un projet dont la réalisation est des plus problématiques et qu'à tout événement il ne sera construit que dans un très loin avenir.

Pour abandonner le site du marché Champlain, le Gouvernement prétexte que l'espace est insuffisant. Nous avons sur ce point l'opinion de MM. Hoare et Doucet qui déclarent le contraire, et à cet égard leur jugement doit valoir celui de M. Leonard. On allègue aussi que pour l'ensemble du terminus, le terrain dans la localité du Cap-Diamant n'est pas assez grand; encore ici les trois ingénieurs nommés par le sous-comité des citoyens ont affirmé le contraire et M. Leonard étant seul contre eux, je ne vois pas de raison pour donner à ce dernier la préférence. Du reste la superficie utilisable par terre-pleins depuis le marché en remontant vers les anses Lampson et Wolfe, est plus considérable qu'aucune autre disponible ou dans la cité.

L'honorable ministre des Postes a déclaré dans cette Chambre que les neuf dixièmes de la population étaient opposés à l'érection de la gare au marché Champlain. Qu'il me permette de le contredire carrément sur ce point. Je reste à Québec, je coudoie autant, peut-être plus que lui les différentes classes de la population et j'affirme que la majorité a accepté la décision du sous-comité des citoyens et a reconnu que la gare et les quais à eau profonde étaient d'un grand avantage.

Le conseil de ville a approuvé le changement du site de la gare, dit-on. Oui, mais s'il avait alors connu la moitié des faits que nous savons aujourd'hui, je suis sûr qu'il aurait refusé d'y concourir; puis M. Leonard lui a posé l'ultimatum: acceptez, sinon vous courez risque de voir recommencer des délais que vous déplorez déjà tant, et en même temps le Pacifique disait au même conseil: cédez-moi certaines rues du bas de Saint-Roch et de Saint-Sauveur sinon vous n'aurez pas mon terrain pour y construire une station. Il faut avouer que le Gouvernement, le Pacifique et M. Leonard s'y prenaient bien pour atteindre leurs fins.

Du reste cette question de gare pour passagers est secondaire; la seule chose importante pour l'heure, c'est la station et le terminus du fret; mais je tenais à relever en passant l'inexactitude de certaines affirmations quant à l'insuffisance du terrain et à l'opposition de la majorité des citoyens, et par le rapport de la chambre de commerce

que j'ai lu il y a un instant, on voit que l'opinion des citoyens est encore ce qu'elle était en 1906.

Ainsi depuis deux ans, le Gouvernement agite cette question secondaire de la gare Union et relègue dans l'ombre la seule importante, celle du terminus du fret; grâce au miroitement de cette gare Union, il a réussi à voiler son inaction, à nous leurrer et peut-être aussi à dissimuler les projets néfastes que nous sommes justifiables de lui prêter à l'égard de Québec.

Quant au changement du site des usines, plusieurs des observations que je viens de faire s'appliquent. Je représente Québec et il serait par trop stupide de ma part de ne pas rechercher en tout ce qui peut favoriser cette cité; mais j'estime mes concitoyens trop intelligents pour n'avoir pas compris de suite que ces ateliers devaient avant tout servir les intérêts du chemin, et que le gouvernement libéral avait agi logiquement en les localisant près de la voie au Cap-Rouge, point où doit nécessairement passer tout le matériel roulant d'un bout à l'autre du pays. D'ailleurs, dans mon humble opinion, les ateliers au Cap-Rouge auraient secondé davantage l'agrandissement de Québec; ils étaient un jalon jeté au delà des limites, et sur tout l'immense plateau intermédiaire si élevé, aux horizons sans bornes, aux aspects superbes, aurait surgi une nouvelle ville résidentielle qui, par le cours naturel et inévitable des choses, serait devenue partie de la cité avant peu. Tout concentrer dans un petit rayon n'est pas le moyen de provoquer l'expansion.

Du reste le gouvernement libéral avait une raison péremptoire: c'est qu'il entendait utiliser de suite la voie le long du fleuve et fixer le terminus au Cap-Diamant; ses plans ne comportaient pas, pour le présent du moins, de communication par le Cap-Rouge dans la vallée de la rivière Saint-Charles; il était donc impraticable d'établir ces usines dans cette vallée.

Il est plus que jamais à propos de rappeler ces faits et de comparer l'attitude des partis sur ces diverses questions du Transcontinental à l'égard de Québec. On constate ainsi que dès le début de l'entreprise et toujours depuis, le gouvernement libéral a travaillé de concert avec les autorités compétentes à donner au chemin la plus grande efficacité, servant par là les meilleurs intérêts de Québec qui devait en retirer d'autant plus de bénéfice que la ligne et l'outillage seraient plus parfaits; dans l'adoption des premiers plans de la commission de construction, toute partisanerie avait été bannie. Bien différente serait la pensée du parti conservateur à en juger par les déclamations de ses journaux. Il ne se passe pas de jour qu'il ne compte les milliers et les miliiers d'ouvriers qui vont travailler dans ces usines et les millions de dollars qui vont en provenir et, comme conclusion ils réclame déjà la victoire dans tous les comtés de la cité et des environs; grand bien leur fasse! Mais cette effervescence nous justifierait de conclure que dans ce changement de site, il y avait aussi prétexte à faire du capital politique.

[M. Lachance.]

Et mon Dieu quand le public discutait cette question en 1906, il aurait été facile pour le parti libéral d'en faire de l'exploitation partisane en localisant ses ateliers dans la cité; le Gouvernement n'a pas voulu et avec raison, ç'aurait été faire brèche aux plans appropriés préparés par les autorités comme les plus avantageux pour l'ensemble du service. Et ce serait parce que nous aurions tenu cette conduite simple, désintéressée, patriotique dirais-je, que les électeurs nous blâmeraient! Allons donc! Avant que nous allions devant eux, les événements nous aurons donné raison.

Et, déjà, il y a une grande tache au tableau: les établissements qu'on érige à Saint-Malo sont de beaucoup moins considérables que ceux qu'on projetait au Cap-Rouge; ces derniers comportaient trente constructions, ceux de Saint-Malo n'en comptent que quatorze. En outre à l'anse Wolfe, on devait construire des ateliers locaux couvrant une superficie de cinquante acres pour faire les réparations urgentes et pouvant recevoir douze locomotives à la fois. Enfin, à un mille à l'ouest de la gare Champlain, la voie devait être ramifiée et de là 10 lignes parallèles devaient courir sur une longueur d'un mille pour former la cours du fret: tout cela est rayé des nouveaux plans.

D'après ces faits le changement du site des usines serait plutôt une perte appréciable pour Québec.

Enfin, outre tout cela, un nouveau facteur essentiel surgit au détriment de notre ville: c'est que la compagnie du Grand-Tronc n'a pas donné son consentement à ce changement de site du terminus, de la gare et des ateliers. Ce concours était indispensable d'après la clause 7 du contrat que j'ai citée il y a un instant, et cette compagnie pourra s'en prévaloir pour refuser de prendre charge de la voie avec les résultats que j'ai déjà mentionnés.

Aux pages 31 et 32 des Débats de la présente session, le très honorable premier mi-

nistre, dans ses remarques sur l'adresse en réponse au discours du trône, déclarait sur la foi de la parole de l'honorable ministre des Chemins de fer que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait consenti à ces changements. J'ai en vain cherché sur quoi s'est basé l'honorable ministre des Chemins de fer pour autoriser cette déclaration. Je dois dire que dans mon opinion je trouve tout le contraire dans la correspondance sur ce point entre la compagnie et M. Leonard. Voici d'abord le refus de la compagnie de souscrire au projet du tunnel et des termini conjoints et sa volonté de s'en tenir aux plans originaux.

29 août, 1912.

Au major R. W. Leonard,
Président de la commission du chemin de fer Trancontinental,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'ai bien reçu votre lettre du 22 du courant relative à l'entrée dans la ville de Québec. Il m'est aussi parvenu de la part de M. Woods une communication sur le sujet, donnant en assez grand détail la dépense estimative entraînée par la construction du tunnel projeté et l'utilisation en commun des installations terminales du Canadien du Pacifique, laquelle paraît être supérieure à la dépense qu'entraînerait l'exécution du projet primitif. Notre compagnie est donc d'avis qu'il n'y a pas lieu de faire de changement, mais qu'il y a lieu plutôt pour vous de continuer et mener à bien le projet initial qui fut examiné avec soin avant d'être approuvé par M. Hays et par moi. Si les détenteurs de terrains persistent à rejeter nos offres en vue d'obtenir des prix exorbitants, on réussira peut-être à leur faire entendre raison en leur donnant avis de procédurés en arbitrage.

Relativement aux ateliers que l'on se proposait de construire près de l'entrée du pont, si la difficulté de se procurer de l'eau et d'opérer le drainage est telle, la compagnie pour sa part ne voit pas pourquoi on ne les installerait pas sur quelque autre point convenable du parcours.

Votre etc.,
E. J. Chamberlin,
Président.

Montréal, 16 mai 1913.

Au major R. W. Leonard,
Président de la commission du chemin de fer Transcontinental,
Ottawa (Ont.).

Nous avons fait une étude sérieuse de la situation à Québec et nous sommes d'avis qu'aucun changement possible dans le volume des opérations à cet endroit ne saurait justifier la dépense qu'entraînerait la mise à exécution du projet du tunnel et d'utilisation des installations terminales de concert avec le Canadien du Pacifique. Aussi proposons-nous l'établissement d'installations convenables à l'ancienne place du marché, comme on avait d'abord proposé.

E. J. Chamberlin.

Voici encore une autre lettre dans le même sens:

Montréal, 4 janvier 1913.

Au major R. W. Leonard,
Président de la commission du chemin de fer Transcontinental,
Ottawa (Ont.).

Installations terminales de Québec.

Cher monsieur,—Depuis des mois des journaux de la ville de Québec publient en première page des articles discutant sous toutes ses faces le projet d'établissement d'installations terminales communes pour le service des voyageurs sur l'emplacement de la gare du Palais de la compagnie du Canadien du Pacifique. Je citerai notamment l'article paru dans le "Chronicle", à la date du 3 mai 1912, et celui paru dans le même journal à la date du 22 novembre 1912.

Le premier article mentionnait erronément les noms de plusieurs messieurs comme représentant le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. L'autre article affirmait que la question des installations communes pour voyageurs avait été réglée, bien que sous la réserve de certaines concessions qu'il y aurait lieu d'obtenir de la ville de Québec.

La presse locale annonça par la suite que le conseil de ville avait approuvé le projet en question. Les comptes rendus de discussions subséquentes audit conseil indiquèrent que d'importants pourparlers avaient eu lieu, que d'importantes décisions avaient été prises, lesquelles, si ces comptes rendus sont exacts, engageraient sérieusement la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais dont cette compagnie, autant que je sache, n'a pas été officiellement avisée.

A l'examen du plan en question, qui est déposé au bureau de l'ingénieur de la ville comme document d'intérêt public, je vois qu'il porte la suscription Chemin de fer du Canadien du Pacifique, Québec, ce qui indiquerait que c'est entièrement un projet du Canadien du Pacifique, et, du reste, le local serait trop exigu pour une gare commune, et rien sur le plan n'indique qu'elle ait cette destination.

Notre compagnie a conclu un traité avec la commission, et la commission a conclu un traité avec la ville, couvrant les installations terminales sur la place du marché Champlain. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique officiellement ne sait rien d'aucun changement qui aurait été effectué dans les plans des installations terminales adoptés en 1910. Cela ne concorde pas, sans doute, avec ce que les journaux ont annoncé récemment, mais nous ne nous figurons pas qu'aucune telle modification de l'entente première serait débattue sans l'approbation préalable de notre compagnie.

D'après certains comptes rendus, la commission du Transcontinental et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'accorderaient pour favoriser l'union projetée, et le projet d'installation sur la place du marché Champlain serait abandonné. C'est encore là, semble-t-il, quelque chose de bien arrêté dans l'esprit du conseil de ville et du public généralement.

Bien qu'un changement de l'emplacement des installations terminales ait fait le sujet de conversations avec le président Chamberlin, j'ai toujours compris que rien n'avait été définitivement décidé et que toute délibération ultérieure de la question était suspendue pour le moment.

Si vous pouviez renseigner le président ou le signataire de la présente quant à la confiance que doivent inspirer les articles de journaux en question, nous vous serions grandement obligés.

Votre, etc.,
H. A. Woods,
Aide-ingénieur en chef.

Maintenant voici le refus de concourir dans le changement du site et des plans des usines:

25 mars 1913.

Au major R. W. Leonard,
Président de la commission du Transcontinental, Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'ai bien reçu votre lettre du 14 du courant au sujet des ateliers de Québec. Cette question a été examinée avec beaucoup de soin, et l'on est d'avis que les plans qui ont été préparés par la commission et approuvés par les fonctionnaires du Grand-Tronc sont à peu près ce qui convient à cet endroit.

On compte que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, construit dans les conditions qui ont été fixées, et avec le concours du chemin de fer du Grand-Tronc, aura dès le début un trafic considérable sur les bras et aura besoin pour son matériel roulant d'installations terminales tout aussi spacieuses que celles d'aucune des lignes transcontinentales.

Votre, etc.,
E. J. Chamberlin,
Président.

Enfin, j'attire l'attention de la Chambre sur une autre lettre de M. Chamberlin à M. Leonard en date du 9 août 1913; c'est un exposé de toute la situation et les raisons pour lesquelles la compagnie s'objecte à tous ces changements.

Joignez à tout cela les modifications dans les rampes dont j'ai parlé précedemment et l'énigme qui entoure toute cette administration du Transcontinental depuis deux ans n'en est que plus inextricable, mais le fait brutal est là: on déteriore la ligne au détriment du port et de la cité de Québec.

Peut-être n'est-il pas encore trop tard pour réagir si Québec réalise de suite la position difficile qu'on lui a faite. Les citoyens peuvent encore compter sur l'appui du parti libéral. Leur salut, c'est de forcer ce Gouvernement à revenir à l'ensemble des plans adoptés par la commission de construction, surtout à revenir au maximum des rampes de 21 pieds au mille et au terminus du fret dans la localité du Cap-Diamant. Si les citoyens ne reprennent sans délai les instances pour les poursuivre sans répit jusqu'à ce qu'ils aient vaincu la résistance de l'administration actuelle, leur cause est en grand danger et leurs légitimes espoirs seront à jamais frustrés.

Voilà toute ma pensée sur l'administration du Transcontinental à l'égard de Québec depuis deux ans; cette administration est incompréhensible autant qu'injustifiable. Comment et pourquoi, je l'ai dit nettement, sans désir de blesser personne, mais avec fermeté; c'était mon devoir comme représentant du peuple et comme député de la ville. Si je me trompe, tant mieux pour cette dernière. J'ai bien peur que non cependant. J'ai consciencieusement examiné les faits; pourquoi non, pourquoi aurais-je supposé de prime abord une intention malveillante dans l'altération des plans antérieurement adoptés? Mon ardent désir, si naturel du reste, c'est que Québec grandisse quel que soit le parti qui lui ouvre les portes d'un avenir plus fécond. Aussi ai-je recherché les causes, les motifs et assayé d'apprécier à la lumière de la logique et de la raison les résultats de l'action gouvernementale. Pour moi, ces résultats sont inconciliables avec les intérêts de notre cité et chez l'autorité qui les prépare depuis deux ans, je ne puis trouver d'autres causes, d'autres motifs que ceux que je viens d'indiquer. La résultante: Québec sera sacrifié; on endort la victime au son de l'or dont on édifiera quelques monuments; ils resteront vides, ce qu'il leur fallait, c'est le trafic de l'ouest, ils ne l'auront pas. Ils l'auraient cependant si le Gouvernement le voulait, si l'honorable maître général des Postes l'exigeait. Le voudra-t-on, l'exigera-t-on? Non, en toute probabilité.

Pourtant ici, en ce moment, c'est moins le député ou le libéral que le citoyen de Québec qui s'adresse à un autre citoyen de Québec en autorité et qui a le droit, il me semble, dans les présentes circonstances de lui dire: exigez-le, nous devons cela à la mémoire du fondateur de la vieille cité. Oui, dans cet ordre d'idée, faire que Québec soit effectivement le principal terminus du Transcontinental, n'est-ce pas encore un hommage à celui qui de là, fraya la voie à la civilisation dans l'Amérique du Nord.

Les annales nous apprennent que son regard pénétrant se tourna sans cesse vers cet Ouest mystérieux pour essayer d'en sonder les profondeurs et les secrets. Alors n'a-t-il pas droit maintenant à cette révélation? Du haut du promontoire où s'érige sa statue, Champlain—car son âme est là qui plane—Champlain contemplerait ce ruissellement intarissable de blé d'or accourant du lointain Ouest se déverser à ses pieds dans les flancs des navires pour aller alimenter le vieux monde; ce serait lui rendre un nouveau témoignage—les grands morts ont droit à ces souvenirs—ce serait lui rendre un nouveau témoignage d'avoir été il y a trois siècles et d'être encore aujourd'hui le bienfaiteur à la fois de deux continents: l'Ancien et le Nouveau.

M. F. D. McCURDY (Shelburne-et-Queen): Monsieur l'Orateur, il est à regretter que les membres de la gauche n'aient

pas donné au pays une explication claire, concise et succincte de la nécessité qu'il peut y avoir eu de faire une aussi effroyable dépense des fonds publics pour l'établissement du Transcontinental.

Le scrutin du 3 novembre 1904 avait donné à l'administration Laurier le mandat de procéder à la construction de cette ligne. Méprisant les avis et les admonitions de l'homme qui était alors le chef responsable du département des Chemins de fer et des Canaux (l'honorable A. G. Blair), les ministériels de 1900 à 1904 ont aimé mieux, d'accord avec la majorité des électeurs du pays, écouté la voix du premier ministre du jour qui leur disait, en les exhortant à une hâte inutile: "Nous ne pouvons attendre, car l'occasion n'attend pas." J'emprunterai aux Débats du 30 juillet 1903 (p. 7923) les propres paroles dont il s'est servi:

Le gouvernement n'assume donc d'autre responsabilité que celle de payer pendant sept ans l'intérêt du coût de la construction du chemin de fer depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. La somme totale que le gouvernement aura à payer pour la construction de cette ligne de Moncton à l'océan Pacifique sera d'à peu près 12 ou 13 millions, et pas un sou de plus. Or, monsieur l'Orateur, qu'est-ce qu'une somme de 13 millions en cette année 1903? C'est à peu près l'excédent de nos recettes sur les dépenses. L'excédent de cette année suffira pour payer la construction de cette ligne.

Combien encourageantes étaient ces prévisions!

M. Fielding, alors ministre des Finances, et à qui allait incomber l'obligation de trouver l'argent nécessaire à la construction de la ligne, prit conseil d'un expert. M. Fielding était en même temps ministre intérimaire des Chemins de fer. Il consulta M. C. Schreiber, qui passait alors comme il passe aujourd'hui pour un ingénieur de la plus haute capacité, et qui, selon que nous l'a appris l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) mardi dernier, jouit de sa confiance la plus absolue; l'homme qui, pour tout dire, avait plus que tout autre, qualité pour donner une opinion intelligente et vraie sur ce que cette entreprise allait effectivement coûter. Le Gouvernement, en effet, ne devait pas être excusable d'entreprendre une œuvre de cette importance sans d'abord avoir obtenu l'opinion qui, dans le moment, était, à son avis, la meilleure que l'on pût se procurer. L'évaluation de M. Schreiber a été le 12 juillet 1903 comme suit:

Je fais l'évaluation du Grand-Tronc-Pacifique comme d'une ligne ordinaire et comme il s'en est construit au Canada, avec rampes de 1 p. 100 au maximum ou de 52.80 par mille, maximum moindre que celui de l'Intercolonial, où les pentes ont le degré d'inclinaison qui suit:

Rampe Belford..1.80%, ou 95.00 pds par mille.
Rampe Folleigh..1.22%, ou 64.42 " "
Rampe Metis....1.22%, ou 64.42 " "

Evaluation des frais d'établissement du Grand-Tronc-Pacifique.

	Par mille.
De Moncton au pont de Québec au sud	$ 25,000
De Québec à Winnipeg	28,000
Section des prairies	17,500
Section des montagnes	67,000
Installations de tête de ligne sur le Pacifique	3,000,000

M. Fielding a écrit au ministre des Chemins de fer d'alors la lettre suivante, en date du 11 mai 1904:

Cher monsieur Emmerson.

L'été dernier, pendant que j'étais ministre intérimaire des Chemins de fer, l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique étant venue sur le tapis, j'ai demandé à M. Schreiber son opinion sur le coût probable de la division de l'Est (celle de l'Etat). M. Schreiber m'a fourni le renseignement demandé, mais sans y mettre la forme d'un rapport écrit, et je me suis servi de ce renseignement devant la Chambre en disant que je le tenais de lui.

Il était d'opinion que l'on pouvait construire cette voie de Québec à Moncton au coût de $25,000 par mille et de Québec à Winnipeg au prix de $28,000 par mille.

Ces prévisions étaient faites en vue de la construction d'un chemin de fer ordinaire, d'après les méthodes que l'on suit partout ailleurs. Afin de laisser une marge suffisamment généreuse au cas où l'on voudrait bâtir une voie ferrée d'un type supérieur, j'ai ajouté 25 p. 100, ce qui porte à $31,250 par mille le coût approximatif de la ligne de Québec à Moncton, et à $35,000 par mille, de Québec à Winnipeg. Je n'ai pas discuté le projet avec M. Schreiber en ces derniers temps, mais plusieurs experts en matière de chemins de fer m'ont assuré que mes prévisions étaient des plus généreuses, et que l'on pourrait probablement bâtir cette voie ferrée, en restant en deçà des chiffres mentionnés.

Comme je l'ai déclaré précédemment, M. Schreiber ne m'a pas fait un rapport par écrit. A mon avis, il serait bon que l'on obtienne un rapport de ce monsieur. Je vous suggérerais de discuter le projet avec lui, et, si vous n'y voyez pas d'objection, vous pourriez lui demander de préparer un court mémoire, où il mettrait par écrit les renseignements qu'il m'a promis l'été dernier.

Votre tout dévoué,
W. S. Fielding.

Comme on peut s'en rendre compte, M. Fielding ne se basa pas seulement sur les calculs de M. Schreiber pour tirer ses conclusions, mais il déclare qu'il consulta également, comme devait le faire un ministre prudent, d'autres experts en matière de chemins de fer, qui l'assurèrent que ses prévisions étaient très généreuses, et que l'on pourrait construire cette voie ferrée, en restant dans la limite de ces chiffres. M. Fielding informa alors la Chambre que le coût total du Transcontinental serait de $61,415,000.

Le point que je désire éclaircir est celui-ci: C'est qu'en sollicitant du peuple canadien le mandat qu'il obtint le 3 novembre

1904, le gouvernement de l'époque assura l'électorat que le coût total de l'entreprise ne dépasserait pas $61,415,000; de son côté, le chef actuel de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), en présentant le projet au Parlement et au pays, se basa évidemment sur ces prévisions pour déclarer que tout ce que ce Transcontinental coûterait au peuple canadien, ce serait l'intérêt sur cette somme pendant sept ans, soit, selon ses calculs, dans les environs de douze ou treize millions, et pas un sou de plus.

Conséquemment, nous avons le droit en toute justice de conclure que le Gouvernement fut autorisé à aller de l'avant, le 3 novembre 1904, mais avec l'entente que le coût de l'entreprise du Transcontinental ne dépasserait pas $61,415,000.

Ajoutons à cette somme l'intérêt à 3 pour 100 pendant une période de 7 ans, et nous voilà avec un autre montant de $12,897,150, soit un total de moins de $75,000,000, qui n'aurait jamais dû être dépassé.

A l'heure actuelle, il est clairement établi qu'à la fin de l'année 1921 lorsque le pays, si les choses vont bien, commencera à retirer un loyer du Grand-Tronc-Pacifique, ce chemin de fer aura coûté au pays, capital et intérêts compris, une somme totale de $234,651,521, qui se décompose comme suit:

Coût de construction (prévisions de Gordon Grant..	$161,300,000
Intérêts sur le coût de construction jusqu'à la fin de l'année 1914..	18,700,000
	180,000,000
Intérêts sur le coût de l'entreprise depuis ses débuts jusqu'à la fin de l'année 1921, à 3½%..	54,651,521
Total jusqu'au 21 décembre..	234,651,521

Il est donc facile de constater que le capital, le loyer et les intérêts, au lieu de former un total de $61,415,000, selon les calculs approximatifs de M. Fielding, en 1903, représentent maintenant un total de $180,000,000, soit 300 pour 100 de plus, tandis que les $12,000,000 ou $13,000,000, et pas un sou de plus, que devait coûter ce chemin de fer, selon les déclarations du premier ministre d'alors, en plein Parlement, représentent actuellement un total de $54,651,521, soit un montant de 400 pour 100 plus élevé que les calculs du très honorable député, en 1903. Ces messieurs ont-ils raison de se montrer surpris si le pays exige des explications, à l'heure actuelle, sur la manière sans précédent avec laquelle on a gaspillé l'argent du peuple?

J'étais curieux, je l'avoue, d'entendre les explications qu'aurait dû nous fournir à ce sujet l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham); mais l'ex-ministre des Chemins de fer et d'autres honorables députés, moins responsables que lui du gaspillage qui s'est produit autour de cette entreprise, ont consacré une bonne partie de leur temps à prendre à parti personnellement les membres de la commission d'enquête.

Ils vont jusqu'à prétendre qu'un ex-fonctionnaire du Pacifique-Canadien n'est pas qualifié pour une tâche de cette nature. Mais cela doit sauter aux yeux de mes collègues, que les ex-employés du Pacifique-Canadien étaient les seuls entre lesquels le Gouvernement pouvait raisonnablement choisir l'un des commissaires, et voici pourquoi: Il n'y a que quatre grandes compagnies de chemins de fer au Canada, ce sont: le Grand-Tronc, l'Intercolonial, le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien. Ces compagnies ont naturellement à leur service les ingénieurs les mieux qualifiés pour exprimer une opinion intelligente, dès qu'il s'agit de construction ou d'exploitation de nos chemins de fer canadiens. Je soumets donc que l'on ne pouvait s'adresser au Grand-Tronc afin de se procurer un expert, vu que cette compagnie est intéressée dans l'entreprise du Transcontinental, parce qu'elle détient toutes les actions ordinaires de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne doute pas que le Gouvernement eût pu trouver un ingénieur impartial parmi les employés du Grand-Tronc, mais cette attitude aurait certainement soulevé une tempête. La nomination d'un fonctionnaire de l'Intercolonial, pour conduire une enquête de cette nature, n'aurait pas été vue d'un meilleur œil, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi d'énumérer les raisons qui militaient contre cela.

Le Nord-Canadien est encore en construction, par conséquent il est moins probable que son personnel renferme des ingénieurs ayant une aussi grande pratique à la fois de la construction et de l'exploitation que les ingénieurs du quatrième réseau, je veux dire le Pacifique-Canadien. Par suite des méthodes employées dans son exploitation et en raison de sa grande prospérité, cette compagnie est en état, et l'a été depuis longtemps, d'attirer à elle les ingénieurs les plus capables du pays et c'est à elle que l'on doit logiquement s'adresser pour obtenir l'avis d'ingénieurs experts.

L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) était si intéressé à connaître les titres peu essentiels d'un des ingénieurs de la commission d'enquête, qu'il a inter-

rompu l'honorable solliciteur général (M. Meighen) pour s'informer si M. Gutelius était naturalisé Canadien et dans l'affirmative quand il l'avait été. Le fait que M. Gutelius avait acquis une grande expérience dans les travaux de génie civil pendant plus de 27 ans, dix-neuf ans au Canada et huit ans aux Etats-Unis, dans différentes conditions, a paru de peu d'importance à l'honorable député comparativement à la nationalité présente ou passée de l'ingénieur. L'honorable député est un partisan convaincu de l'idée du Canada pour les Canadiens. Le bruit a couru qu'en 1911, quand le parti auquel il appartient s'était laissé entraîner vers une politique économique qui l'éloignait de la politique nationale, l'honorable député fut dissident et jeta inutilement dans la balance le poids de son influence pour obtenir l'adhésion continuelle de son parti à la politique existante. L'honorable député aurait préféré avoir le témoignage d'un ingénieur canadien de naissance ayant acquis une expérience internationale. Je le renverrai en conséquence à la déposition de M. W. F. Tye. M. Tye est né à Haysville, Ontario, en 1861, et c'est un Canadien robuste même si on le mesure en prenant pour modèle l'honorable député de Pictou. A l'âge de vingt-deux ans, il a débuté comme ingénieur au chemin de fer Pacifique-Canadien. Après quatre années de travaux il passa au Great Northern Railway; il acquit aussi une grande expérience dans différentes parties des Etats-Unis et au Mexique. Après ce séjour à l'étranger il revint au service du chemin de fer Pacifique-Canadien et s'éleva à la situation d'ingénieur en chef de tout le réseau. En 1906, il quitta le Pacifique-Canadien et depuis lors il s'est occupé de génie civil en qualité d'ingénieur consultant. Voici un ingénieur de grande expérience, un ingénieur Canadien de naissance, demeurant au Canada, qui a occupé à titre d'ingénieur la position la plus élevée que l'on puisse atteindre au Canada et, il serait intéressant de connaître son opinion au sujet de quelques-unes des décisions de la commission relativement aux types modèles pour ce chemin de fer, dont l'abandon a été qualifié par l'honorable député de Renfrew-sud "d'avilissement" de la ligne.

A la page 453 du rapport, M. Tye s'exprime ainsi en réponse à une question:

Il ne peut y avoir de doute que dans un pays raboteux et tortueux, cette règle concernant le maximum de degré des courbes, rigoureusement suivie, surtout au sujet de la règle qui fixe la longueur minimum des tangentes entre les extrémités des courbes à 300 pieds, doit avoir entraîné d'énormes dépenses inutiles.

A propos de l'emploi des rampes d'impulsion et autres moyens pour diminuer les frais de premier établissement, il dit (page 466):

L'usage de rampes d'impulsion, de chevalets de bois au lieu de remblais élevés, de courbes à plus petit rayon, de tangentes plus courtes, et autres moyens généralement employés pour réduire le coût de construction étaient assurément jusqu'ici, s'ils le sont sur une autre ligne. Ces moyens ne diminuent pas la capacité de traction des locomotives, n'augmentent pas la durée des trajets des trains, et n'augmentent que très peu les frais d'entretien, mais ils diminuent considérablement les frais obligatoires en diminuant le coût de la construction et permettent d'améliorer la voie, quand on le désire, sans frais supplémentaires.

De sorte qu'il n'y a pas un témoignage dans le rapport qui condamne d'une façon plus évidente le genre de construction de la commission du Transcontinental, que celui de M. Tye.

En s'efforçant d'amoindrir les opinions exprimées par la commission en critiquant l'opportunité d'établir à différents endroits des rampes d'impulsion et autres améliorations, l'honorable député de Renfrew-sud, après avoir cherché dans toute l'Amérique du Nord, a fini par trouver M. J. B. Berry. Tel que l'indique le compte rendu des Débats, à la page 2173, l'honorable député de Renfrew-sud déclare que M. Berry a pris en main l'Union-Pacific quand il était en faillite et qu'en modifiant les rampes et les courbes et en diminuant la longueur de la ligne, il a mis la compagnie dans une situation qui lui permet de payer des dividendes aux actionnaires. M. Berry peut avoir le mérite d'avoir travaillé au rajeunissement de l'Union-Pacific, mais le premier venu aussi bien que les ingénieurs de chemin de fer bien renseignés, savent qu'un certain M. Harriman a eu quelque chose à faire pour réhabiliter et par conséquent rendre prospère la compagnie de l'Union-Pacific. L'honorable député nous a dit, de plus, que M. Berry était actuellement adjoint du président du Rock-Island Railway et qu'il occupait cette situation depuis quatre ans.

J'ignore quels sont les mérites d'ingénieur de M. Berry, mais si le cas que le public fait des actions du chemin de fer Rock-Island est un indice de la bonne administration de la ligne par M. Berry, et de la valeur de ses services, l'honorable député de Renfrew-sud et la Chambre apprendront sans doute avec intérêt qu'il y a quatre ans les actions ordinaires de ce chemin de fer étaient cotées à $55 et se vendent aujour-

d'hui $3.87. Les actions privilégiées de la même compagnie, qui étaient cotées à $92.-50, sont maintenant sur le marché à $5.75. En 1910, les obligations à 4 p. 100 se vendaient $83 et aujourd'hui elles sont cotées à $37. Toutes les valeurs de cette compagnie sont actuellement cotées à des prix qui me paraissent justifier la croyance généralement répandue dans les cercles financiers que cette compagnie marche directement à la banqueroute. Sans aucun doute, les progrès accomplis par le Rock-Island sous la direction de M. Berry, ne nous portent pas à croire que ses opinions en fait de génie civil doivent être regardées comme sans appel.

Quoi qu'il en soit, ceci est tout à fait en dehors de la question. Pendant que la presque totalité de cet argent a été dépensée, le département des Chemins de fer et des Canaux était sous la direction de l'honorable député de Renfrew-sud et puisqu'il était le ministre responsable, il devait à la Chambre et au pays une explication lucide et détaillée de ce formidable excédent de dépenses. Dans l'intérêt de notre crédit et du bon renom des hommes d'affaires de ce pays, j'attendais cette explication lucide et complète. Il est indéniable que les fautes relevées dans l'administration de cette grande entreprise ont porté un coup fatal au prestige du parti libéral. Pour ma part, j'aurais volontiers renoncé à tous les avantages politiques que peut en retirer mon parti, pour entendre des explications qui auraient justifié ces dépenses. Malheureusement, je suis obligé de reconnaître que je n'ai pas été satisfait des explications de l'honorable député de Renfrew-sud et j'ajouterai que j'ai l'intime conviction que le pays n'en sera pas satisfait. Le gouvernement Laurier déclarait que $61,415,000 étaient une évaluation libérale du coût de cette entreprise et que des hommes de grande expérience en matière de chemins de fer prétendaient que cette somme serait plus que suffisante. C'est après avoir entendu ces déclarations formelles que les électeurs, en 1904, ont approuvé la construction du Transcontinental national. Qu'on ne s'y trompe pas; ce que le public veut savoir aujourd'hui, c'est pourquoi il a été nécessaire de dépenser, en frais de construction et en intérêts, une somme de $181,000,000, au lieu de celle de $61,415,000 dont l'emploi avait été autorisé.

L'honorable député de Renfrew-sud a beaucoup insisté sur ce qu'il appelle la "dépréciation de la voie". Autrement dit, son principal grief consiste à dire que ses successeurs ont commis la faute d'autoriser la construction d'un chemin de fer moins coûteux.

Si cette raison donnée par l'ex-ministre des Chemins de fer veut dire quelque chose, elle nous amène nécessairement à conclure que le cas de l'excédent de dépenses signalé par le rapport est encore plus grave qu'on ne le suppose. Mon honorable ami reproche au Gouvernement actuel d'avoir permis les rampes d'élan, les ponts en bois et certains autres travaux qui ont abaissé le coût total. Si ces changements n'avaient pas été faits, les dépenses auraient dépassé considérablement cette somme de $181,000,-000 et l'écart formidable et incompréhensible entre l'évaluation de M. Fielding—$61,415,-000—et le coût réel, plus les intérêts, serait infiniment plus grand. A mesure que le temps passait et que les travaux progressaient, le public se rendait compte que les premières évaluations étaient erronées.

Les efforts de l'opposition conservatrice, pendant le dernier Parlement, pour obtenir une enquête qui aurait donné au public la raison de cet excédent de dépenses, ont été accueillis d'une manière qui n'avait rien de rassurant pour les hommes pratiques et j'ai toujours été d'opinion que cet entêtement du gouvernement du temps à ne pas tenir compte des plaintes formulées n'a pas été étranger au résultat des dernières élections, car le public s'est dit que l'exécution d'une pareille entreprise pouvait être mise entre meilleures mains. Ce manque de confiance est une des raisons pour lesquelles le pays ne s'empressera pas de confier de nouveau l'administration de ses affaires à nos honorables adversaires.

Je tiens à signaler plus particulièrement une des grandes erreurs, pour ne pas dire plus, commises par la commission du Transcontinental national. Il y a dans le travail des commissaires beaucoup d'autres points qui prêtent à la critique mais, à mon sens, si les commissaires désiraient éloigner la concurrence et augmenter le coût de la construction, ils ne pouvaient pas imaginer une meilleure méthode que celle qu'ils ont adoptée pour concéder les travaux.

A la page 21 du 1er volume des documents sessionnels, n° 123, se trouve une liste des concessions accordées sur cette entreprise; elles sont numérotées depuis 1 à 21.

Un examen de l'état détaillé qui accompagne cette liste fera connaître les dates qui ont marqué la publication des annonces relatives aux différentes entreprises, le terme fixé pour la réception des soumis-

sions et la date qui se rapporte à l'adjudication des entreprises. Les membres de la Chambre connaissent la formule ordinaire des annonces publiées en vue d'inviter la concurrence. Celles dont il est question maintenant contenaient le paragraphe suivant:

Chaque soumission doit être signée et scellée par toutes les parties qui la présentent et endossée par elles; elle doit être accompagnée d'un chèque accepté par une banque ayant une charte du Dominion du Canada et payable à l'ordre des commissaires du chemin de fer Transcontinental, comme suit:

Pour la section n° 1, lot "C", $150,000 (ou tout montant spécial exigé dans les différentes entreprises).

Toute personne dont la soumission est acceptée devra, au cours des dix jours qui suivent cette acceptation, fournir telle garantie supplémentaire approuvée que les commissaires pourront exiger.

L'insertion de cette stipulation machiavélique mettait réellement les soumissionnaires à la merci de la commission. En pratique courante et conformément aux règles adoptées par la commission, on pourrait réclamer des soumissionnaires heureux des garanties représentant le tiers du montant estimatif de leur entreprise.

Ces conditions étaient à ce point onéreuses qu'il devenait impossible à d'autres qu'à des entrepreneurs très riches, ou qu'à des personnes ayant conclu une entente avec les membres de la commission, de songer à soumissionner pour l'exécution de ces travaux. Les premiers travaux qui firent le sujet d'un appel à la concurrence furent ceux des entreprises 9, 10 et 21, représentant un montant de $18,000,000, au moins. Dans ces entreprises, la commission pouvait, si elle l'avait voulu, réclamer des dépôts dont le chiffre total eût représenté $6,000,000.

Il est d'usage pour un entrepreneur de chercher l'aide financière de son banquier. Qu'on se figure l'adjudicataire de l'entreprise n° 21 se rendant auprès de son banquier pour lui demander de certifier le chèque constituant le dépôt qui doit accompagner la soumission et qui représente $400,000. Le banquier peut tenir compte de cette proposition, si tout se termine-là, mais lui arrive-t-il, banquier prudent, de s'en rapporter aux annonces invitant la concurrence? Il constate d'abord si son client est certain d'obtenir l'entreprise, même si sa soumission est la moins élevée. Cet homme sera peut-être forcé de déposer non pas $400,000 mais bien $4,336,000 avec sa soumission. Il est évident qu'aucun entrepreneur, à l'exception des entrepreneurs ultra-millionnaires, ne pourra se risquer à ce jeu. Le seul autre entrepreneur qui peut se compter certain de son affaire est celui qui s'est entendu d'avance avec ceux qui accordent l'exécution des travaux, les commissaires, dans le cas qui nous occupe. J'aurais aimé que l'honorable représentant de Renfrew-sud fournît plus d'explications sur cette stipulation extraordinaire de la convention conclue.

La charité nous oblige de dire que, bien que la commission ait le pouvoir d'exiger des dépôts représentant des sommes aussi considérables, elle n'exercera jamais cette autorité. Cependant, qu'est-il arrivé? Dans le cas des deux premières entreprises qui donnèrent lieu à un appel à la concurrence,—je parle des entreprises 9 et 10 (entreprises résultant l'une de l'autre) et 21—la commission exigea des dépôts considérables, outre celui réclamé à l'origine. Quant aux entreprises 9 et 10, le montant de $224,000 a accompagné la soumission, alors qu'on a exigé une garantie représentant en tout $794,588. Dans l'entreprise 21, $400,000 ont accompagné la soumission, tandis qu'on a exigé une garantie totale de $1,301,000, d'après la convention. Cette attitude des commissaires, en exigeant le dépôt de montants aussi considérables, a averti les entrepreneurs de se tenir à distance et leurs procédés, sous ce rapport, ont eu un effet tel que l'on peut lire ce qui suit, à la page 21 du rapport de la commission d'enquête:

On verra par le tableau ci-dessous qu'il n'y eut que cinq soumissionnaires pour neuf entreprises représentant la moitié de la ligne du chemin de fer; que, dans un cas, il n'y eut qu'une soumission et, dans deux autres cas, que deux soumissions. Le résultat fut que 204 milles furent adjugés à M. P. et J. T. Davis, 246 milles à M. J. O'Brien et à ses associés, et 256 milles au Grand-Tronc-Pacifique. Cela prouve jusqu'à l'évidence que les conditions étaient trop onéreuses pour plusieurs sociétés qui, plus tard, entreprirent la construction de parties considérables de la voie, à titre de sous-entrepreneurs, à des prix moindres.

Si les commissaires, au lieu de diviser la ligne au hasard, en sections de 8 à 247 milles, l'avaient divisée en sections de 50 milles chacune et prescrit, quant aux garanties, des conditions semblables à celles exigées pour les autres entreprises de l'Etat, on ne peut raisonnablement douter que plusieurs des cent sous-entrepreneurs et plus qui, plus tard, exécutèrent les travaux pour les entrepreneurs, se seraient aussi portés concurrents et auraient soumissionné.

Ces sous-entrepreneurs se chargèrent des travaux pour le compte des entrepreneurs principaux et les sommes qu'ils exigèrent étaient de 10 à 30 pour cent moins élevées que le montant de l'entreprise. Les commissaires ont, dans chaque cas, approuvé l'adjudication des travaux aux sous-entrepreneurs.

Etant donné que les entreprises ne sont pas encore parachevées et qu'en conséquence on ne peut obtenir que des renseignements incomplets, il est difficile de calculer le montant d'argent payé à chacun de ces grands entrepreneurs. Cependant, un calcul brut nous donne ce qui suit: Grand-Tronc-Pacifique, $14,609,351; J. T. et M. P. Davis, $17,871,867; O'Brien et compagnie, $17,812,513. Quelques-unes de ces maisons ont agi en qualité de sous-entrepreneurs, ce qui leur a permis de réaliser d'autres bénéfices appréciables.

Parlant de l'affaire des contrats, l'honorable député d'Annapolis a fait voir une variation des profits allant de 5 à 32 p. 100 entre les entrepreneurs et le gouvernement. L'avantage qui résulte du fait d'être un entrepreneur favorisé est trop évident pour qu'il y ait besoin d'insister. La manière de traiter les soumissions a, j'en suis sûr, contribué pour beaucoup aux frais excessifs de ces travaux. Reste aussi le reproche grave que l'on peut faire au Gouvernement d'avoir mis par sa conduite l'entrepreneur dans la dépendance de la commission.

En décidant d'exécuter une entreprise de cette sorte contrairement à l'avis de l'homme à qui incombait la responsabilité du ministère intéressé, l'administration a assumé une responsabilité plus qu'ordinairement grave, et l'action du Gouvernement a eu pour conséquence la démission du ministre responsable. Les suites ont abondamment démontré que l'opposition faite par M. Blair en 1903 à l'établissement de cette ligne était juste et que ses collègues ont agi bien à la légère. Il en reste encore de ceux-là dans cette Chambre, pas beaucoup, et le pays a entendu les déclarations peu convaincantes du ci-devant ministre des Chemins de fer; il attend toujours avec un intérêt plus qu'ordinaire le moment où les collègues de feu M. Blair expliqueront l'extraordinaire déconfiture d'une entreprise qui s'annonçait si bien en 1903.

M. WILLIAM POWER (Québec-ouest): Monsieur l'Orateur, lorsque le rapport qui fait l'objet du présent débat a été rendu public, j'étais en Angleterre, et, de toutes parts, j'ai entendu exprimer un étonnement profond à l'endroit du grapillage éhonté auquel, selon les journaux, l'ancien gouvernement se serait livré. Le public anglais est resté surpris, les amis du Canada sont demeurés confondus et, de tous côtés, s'est élevé un cri de protestation et de déplaisir contre un pays que jusqu'alors on signalait comme un des joyaux de l'empire. On pensa, en effet, que ces hommes politiques étaient descendus au niveau de quelques sociétés bien connues qui fleurissent, dit-on, chez nos voisins du Sud. Le crédit du Canada, grand jusqu'alors en dépit des atteintes graves que lui avaient portées les lanceurs d'affaires, a reçu un coup sérieux, tellement sérieux qu'il se rétablira difficilement. Au premier abord, il a semblé y avoir un motif à cette émotion. Les dépêches nous annonçaient qu'une commission désintéressée portait à 40 millions le gaspillage, pour ne pas dire le vol, des membres de l'ancien gouvernement.

Il est facile de concevoir quel sentiment ces dépêches devaient faire naître dans un pays où les commissions chargées de l'examen de quelque affaire sont de vraies commissions, qui font honnêtement et consciencieusement leur besogne, et dont les membres sont, dans bien des cas, suffisamment animés de l'esprit public pour faire du sujet une étude spéciale et agir sans rémunération aucune.

Ces dépêches, comme je l'ai déjà dit, avaient un caractère alarmant, mais quand j'ai su plus tard que seuls quelques journaux amis des membres de la droite avaient eu accès à un sommaire mutilé, et qu'ils le publiaient avant que personne eût eu l'occasion d'examiner le rapport lui-même, j'ai commencé de comprendre combien il était aisé de présenter l'affaire sous le jour défavorable qu'on lui donnait. Lorsque, quelques semaines plus tard, j'ai reçu le rapport et que je l'ai lu attentivement, page par page, je me suis demandé comment il avait été possible à quelqu'un, même dans le feu d'une contraverse politique, de ruiner la crédit du pays pour de tels motifs et avec si peu de raison.

Ce n'est pas, monsieur l'Orateur, à cause du parti auquel j'appartiens que je regrette ce qui est arrivé, car je suis sûr que nos gens comprendront la situation, mais c'est à cause de mon pays, dont la réputation et l'honneur devraient avoir plus de poids dans l'estime d'un homme politique que le simple avantage du parti.

Quoi qu'il en soit, lorsque je me rappelle les débats qui ont eu lieu devant cette Chambre en 1903 et la campagne de 1904, le rapport que cette commission présente ne me surprend point. Certains d'entre nous ont autrefois été d'avis qu'il serait

bon pour le Canada d'établir une voie ferrée à travers un territoire jusque-là peu habité, afin de mettre en valeur pour la colonisation, pour l'empire et pour le commerce, les vastes espaces qui s'étendent en arrière des provinces de Québec et d'Ontario. Si je devais refaire la lecture des pages du compte rendu de nos Débats toutes pleines des attaques dirigées contre les territoires dont je parle, le soleil du matin éclairerait les fenêtres de cette Chambre avant que j'aie fini. Qu'il me suffise de dire que nos amis les conservateurs ne voulaient pas que la division de l'Est se construisît.

Ces gens-là, qui brandissaient le drapeau en 1911, et qui ne voulaient pas de relations commerciales avec les Yankees, étaient favorables au projet de bâtir un chemin de fer dans l'ouest du pays, mais ils étaient disposés à ignorer entièrement les autres provinces du Dominion. Aux anciens jours, le parti dont ces honorables messieurs sont les successeurs en ligne directe aurait voulu taxer les habitants de la vieille province de Québec sans leur accorder la représentation à laquelle ils avaient droit, et dans le cas du Transcontinental, ils proposaient de taxer les finances de ma province natale, sans que mes concitoyens eussent l'espoir de jamais retirer quelque profit de cette entreprise. En ma qualité de représentant de l'une des divisions de Québec, j'étais fier d'occuper un siège au Parlement, lorsque le grand chef du parti libéral exposa le projet qu'il avait formé de bâtir un chemin de fer transcontinental. Là et alors, il déclara à la Chambre et au pays que la construction d'une nouvelle voie ferrée transcontinentale s'imposait, et qu'en travaillant à la réalisation de ce projet, il se préparait à rendre justice à toutes les parties du Dominion. Son but en bâtissant ce chemin de fer c'était d'ouvrir à la colonisation les magnifiques vallées du Nouveau-Brunswick et l'intérieur des provinces de Québec et d'Ontario, où bientôt une population de plusieurs centaines de mille âmes peuplerait ces solitudes. Pour nous, de la province de Québec, qui pendant des siècles nous étions cantonnés sur les rives du Saint-Laurent, l'occasion nous était enfin offerte de profiter des avantages d'une grande voie nationale destinée à relier l'Est à l'Ouest, qui nous permettrait de développer les immenses régions qui s'étendent au nord de notre province et qui renferment des ressources naturelles illimitées. Lorsqu'un chemin de fer traverse une province sur un parcours de 900 à 1,000 milles, une bien plus grande étendue du pays est appelée à en bénéficier.

Supposons que cette influence bienfaisante fasse sentir ses effets dans un rayon, disons de 50 milles de chaque côté de la voie ferrée. Cela signifie tout de suite l'exploitation immédiate de 40,000 à 50,000 acres de terre pour les fins de l'agriculture et du commerce. Même dans le cas où le coût du Transcontinental aurait dépassé de beaucoup les prévisions, je le demande à mes collègues non seulement de la province de Québec, mais de toutes les parties du Canada, est-ce que le pays n'y a pas tout de même gagné à voir ce chemin de fer se construire? Se trouve-t-il un citoyen de la province de Québec, qui aurait le courage de se lever et de prétendre que le pays qui s'étend au nord de notre territoire ne devrait être conolonisé et développé? Personne, à l'heure actuelle, n'est en état d'évaluer les ressources que renferme l'intérieur de notre province, si l'on tient compte des immenses chutes d'eau, des vastes forêts, du bois de pulpe et des gisements de fer, qui s'y trouvent. Quant à ces derniers, grâce au procédé électrique, ils peuvent être développés sur une grande échelle. Il faut remarquer également que le Transcontinental traverse la grande vallée du Saint-Maurice, dont les précieux gisements de fer, feront avec le temps, une concurrence formidable aux aciéries de Pittsburg. Mais il n'y a pas que nos richesses minérales et forestières, qui seront mises en valeur par suite de la construction du Transcontinental.

Il ne faut pas perdre de vue que nous possédons aussi dans la vallée de l'Harricana, des millions d'acres de bonnes terres arables, qui, d'ici à quelques années, seront exploités par les jeunes gens de la province de Québec. Le cri du moment, c'est: Gardons nos jeunes gens sur la ferme, augmentons la production alimentaire, afin de faire diminuer le coût de la vie, mais il faut se rappeler que pour amener cet situation si désirable, il est nécessaire de multiplier les facilités de transport, si l'on veut que le peuple puisse profiter de l'augmentation de notre production.

cana des millions d'acres de bonnes terres n'exposerai pas en détail les bénéfices que ma ville natale de Québec devait retirer de l'entreprise du Transcontinental, selon la conception que s'étaient formée les auteurs du projet. Mon honorable ami de Québec-centre (M. Lachance) a traité longuement cet aspect de la question.

La population de Québec espérait en un avenir prospère, mais pour cela, elle es-

comptait que le Gouvernement ne changerait pas le projet originaire, qui pourvoyait à la construction d'une voie ferrée à faibles rampes et d'un type extraordinaire; de cette façon les convois du Grand-Tronc-Pacifique auraient été en état de transporter à bon marché les produits de l'Ouest jusqu'à notre port. Cependant, je dois avouer qu'en changeant le type de construction du Transcontiental, selon que l'avait conçu sir Wilfrid Laurier, le Gouvernement du jour a fort désappointé la population de la vieille capitale; nos gens craignent avec raison que ce chemin de fer Transcontinental ne sera jamais le grand bienfait qu'il était supposé devoir être au début, pour la vieille cité de Champlain.

M. JOSEPH DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville (texte): Monsieur l'Orateur, je dois déclarer, dès le début, que le discours admirable, prononcé par l'honorable député de Renfrew-sud, est une défense si complète de l'ancien gouvernement, en autant qu'il s'agit de la construction du Transcontinental, et une réhabilitation tellement éclatante de l'honneur et du crédit national, compromis par un excès de partialité sans exemple dans l'histoire de ce pays, qu'il est presque téméraire de m'introduire dans ce débat. Aussi, je me bornerai à des considérations très générales et très brèves.

Le Gouvernement d'aujourd'hui, à tort ou à raison, a décidé de faire passer jugement sur un acte de l'ancienne administration. Quel tribunal a-t-il choisi? Quelle procédure a-t-on suivie et quelle valeur peut-on accorder au jugement intervenu?

Les deux conditions essentielles qu'exigent la justice et le fair play—conditions élémentaires pour qu'un tribunal ait droit à quelque respect—c'est d'abord l'impartialité des juges, et ensuite le droit pour chaque partie d'être représentée et entendu.

A-t-on rempli ces deux conditions, ou même l'une d'elles?

Je pose la question, persuadé d'avance que pas un membre de cette Chambre ne voudrait répondre dans l'affirmative. On a nommé deux commissaires ou juges; l'un de ces juges, sujet américain au moment de sa nomination, fut puisé dans une institution dont les intérêts étaient en conflit direct avec la politique d'un nouveau transcontinental; dans une institution qui a toujours regardé ce projet d'un mauvais œil; dans une institution naturellement jalouse du haut degré de construction de cette ligne appelée à lui faire une concurrence considérable et à l'empêcher de pouvoir monopoliser plus longtemps le transport de l'Ouest à l'Est et réciproquement. Et voici que l'on va dans ce milieu chercher un homme qui l'on paiera au delà de $20,000 par année pour faire un rapport impartial. Mais ce n'était pas encore assez. Un an ou même plus avant que le rapport ne fût fait, on donna à ce commissaire une position publique que j'appellerai permanente, celle de surintendant de l'Intercolonial avec un salaire de $20,000 et on lui dit ensuite "prêchez l'économie." Il n'y a pas de doute, monsieur l'Orateur, qu'il nous faudra économiser dans l'avenir si nous devons payer plusieurs salaires aussi considérables que celui-là.

Voyons si le président de cette commission est mieux qualifié. Tory et partisan reconnu, orateur de son parti dans les périodes électorales, en 1904 et 1908 il a rempli la province d'Ontario de ses diatribes contre la construction d'un chemin de fer national, donnant alors comme raison de son opposition les mêmes arguments qu'il invoque aujourd'hui dans son rapport; tellement partisan que pendant l'exercice de ses fonctions de commissaire il méprisa les règles de la décence la plus élémentaire au point de descendre de son banc de commissaire pour aller combatttre le candidat libéral dans Bruce-sud.

Le Gouvernement pouvait-il vraisemblablement croire à l'impartialité de ces deux hommes? . . . Personne ne le croirait et ce seul fait, la constitution injuste et ridicule de cette commission, réduit à sa plus simple expression la portée de ce rapport que personne ne pourra lire sans prévention, et simplifie, pour nous de la gauche, la tâche d'y répondre, parce que le peuple de ce pays ne saurait y attacher plus d'importance qu'à aucune autre machination politique.

L'honorable solliciteur général a été très mal inspiré quand il a cru devoir référer au fait que l'ancienne administration avait elle aussi nommé des commissions, particulièrement la commission d'enquête du service civil et la commission Cassels, car, monsieur l'Orateur, la différence des procédés entre l'ancien gouvernement et le Gouvernement actuel saute aux yeux, puisque l'honorable solliciteur général a été obligé de constater que, dans chacune de ces commissions, il y avait des commissaires dont les opinions politiques n'étaient pas même connues. Il me semble que l'honorable solliciteur général a perdu là une belle occasion de ne pas affaiblir sa cause.

Mais je continuerai ma démonstration que le Gouvernement et les commissaires ont fait preuve de partialité et d'injustice.

Le rapport est daté du 11 février 1914. Nous constatons que, comme question de fait, toute l'enquête a été terminée au milieu de mars 1913, moins le témoignage de M. M. P. Davis qui fut retardé jusqu'au 5 février 1914. Pourquoi ce retard, sinon pour excuser les commissaires d'avoir différé leur rapport, ce qui leur a permis de bourrer la presse jaune, ce qui lui a peemis d'insinuer, d'accuser et de laisser le public sous l'impression qu'un gaspillage criminel avait eu lieu, gaspillage dont le parti libéral devait être tenu responsable, sans cependant donner à ce parti la chance de pouvoir se défendre. Je dis que ce procédé est indigne d'un adversaire loyal.

Je désire maintenant relever un incident qui se produisit pendant le discours de l'honorable député de Renfrew-sud. L'honorable solliciteur général, dont l'esprit subtil est la principale caractéristique, a jugé à propos d'interrompre l'honorable député de Renfrew-sud, au moment où il parlait des ateliers de Transcona, et il a laissé entendre que les $4,500,000 des usines Transcona n'étaient pas comprises dans la prétendue extravagance de 40 millions mentionnée par les commissaires.

Pourquoi cette interruption? Parce que l'honorable solliciteur général sentait toute la force de l'argumentation de l'honorable député de Renfrew-sud et combien inattaquable avait été l'attitude de l'ancien Gouvernement en autant que les ateliers Transcona étaient concernés et il a tâché d'éviter le coup.

Ou cette somme de $4,500,000 est incluse dans les 40 millions ou elle ne l'est pas? Si elle l'est, mon honorable ami n'aurait pas dû intervenir; si elle ne l'est pas, pourquoi le rapport y consacre-t-il des pages où les $4,500,000 occupent la meilleure place? Est-ce que, par hasard, on aurait voulu induire cette Chambre en erreur? Mais, monsieur l'Orateur, je tiens à déclarer ici que, par son interruption, l'honorable solliciteur général a participé plus que qui que ce soit à me convaincre que la somme de $40,000,000 donnée par les commissaires comme étant le minimum des dépenses inutiles est simplement une conclusion arbitraire et sans fondement; ma curiosité a été éveillée par le mouvement de l'honorable solliciteur général et j'ai pris la peine d'additionner toutes les sommes détaillées ocmme extravagances et, malgré la meilleure volonté du monde, je ne suis parvenu à former qu'un chiffre total de 35 millions en y incluant cette somme de $4,500,000 que je viens de mentionner.

Il était donc rationnel et logique pour l'honorable député de Renfrew-sud d'envisager le débat comme si cette somme de $4,500,000 pour les usines de Transcona était entrée en ligne de compte dans l'estimation des dépenses inutiles.

Et en présence de la défense victorieuse offerte par l'honorable député de Renfrew-sud, sur ce point, je crois qu'il n'y a pas un honnête homme qui ne dira que les conclusions des commissaires sont à l'encontre des faits, de la loi et du bon sens, et sont la manifestation la plus évidente de l'aveuglement de ceux qui les ont tirées.

Et puisque je suis à parler de l'honorable solliciteur général, je référerai pendant un instant à une de ses remarques concernant l'entrée à Winnipeg. Il a dit, si j'ai bien compris, que, comme résultat de la décision de l'ancien gouvernement, le Nord-Canadien avait produit en cour d'échiquier une réclamation en dommages de $10,000,000. Il faudrait donc croire du seul fait d'une réclamation aussi considérable que l'endroit choisi en valait la peine et devait être excessivement avantageux; et j'ajouterai ceci: ou le Transcontinental avait le droit de choisir cette entrée, ou il ne l'avait pas—s'il l'avait comment peut-on raisonnablement réclamer des dommages; s'il ne l'ait pas, pourquoi n'a-t-on pas eu recours à l'injonction? Je crois que mon honorable ami a déjà eu des causes qui l'ont plus préoccupé que celle-ci et je lui souhaite que la fameuse cause du Nord-Canadien ne l'empêche pas de dormir.

L'honorable solliciteur général a parlé du contrat Davis pour les entreprises 16 et 17. Je ne veux pas revenir sur le mérite même de cette question, je suis absolument satisfait des explications de mes amis de la gauche qui ont parlé avant moi, mais je ne peux m'empêcher de remarquer que l'honorable solliciteur général a prétendu que les entrepreneurs, dans ce cas, avaient demandés et obtenus des prix variant de 10 p. 100 à 100 p. 100 plus élevés que ceux accordées pour les autres entreprises et cela à cause des difficultés d'atteindre cette partie de la ligne. Puis l'honorable solliciteur général déclare que les travaux ont été retardés et que, plus tard, quand on les a exécutés, les difficultés, qui existaient lors des soumissions, n'existaient plus parce que les autres entreprises adjacentes aux entreprises 16 et 17 avaient été exécutées, ren-

dant ainsi l'accès plus facile et conséquemment que le montant du contrat aurait dû être réduit considérablement. Je crois que je rapporte fidèlement la substance des remarques de l'honorable solliciteur général.

Que faudrait-il conclure si tout cela était vrai? Que les messieurs Davis sont loin d'être les hommes d'affaires qu'on a voulu nous représenter. Comment, voici un contrat de peut-être huit millions de piastres par lequel, d'après l'argumentation de mon honorable ami, on devrait réaliser un bénéfice extraordinaire, peut-être 40, peut-être 50, peut-être 60 p. 100 et les entrepreneurs, prétendus hommes d'affaires, l'auraient cédé pour un bénéfice de 10 p. 100, c'est-à-dire moins de la moitié du bénéfice ordinaire sur lequel un entrepreneur se base généralement?

Ceci paraît réellement extraordinaire et nous met en droit de supposer toutes sortes de choses; par exemple: que lorsque l'honorable solliciteur général prétend que les prix du contrat étaient exorbitants, il doit y avoir exagération de sa part; que, lorsqu'il prétend que les entrepreneurs ont retardé les travaux, ils devraient avoir de bonnes raisons pour justifier les retards; qu'il ne devrait pas être aussi clair que l'honorable solliciteur général l'a prétendu que la commission avait le droit de canceller ces contrats; qu'il ne devait pas être certain que, si on avait demandé de nouvelles soumissions on aurait eu des prix beaucoup plus bas et que les commissaires ont peut-être pensé qu'il aurait peut-être été dommageable de recommencer en neuf à cause des retards que cela aurait pu causer, et, à tout événement, il est clair que je n'ai pas été fortement impressionné par toutes les subtilités entassés par l'honorable solliciteur général.

Je n'avais pas l'intention de répondre à l'honorable député de Dorchester, et j'ouvre ici une parenthèse; le député de Dorchester, en parlant de l'ancien président de la commission du Transcontinental, a essayé de ternir la réputation de valeur qu'il s'est acquise non seulement dans la province de Québec, mais dans le Canada tout entier. Il a prétendu que l'ancien gouvernement n'aurait pas dû lui donner un poste de confiance aussi élevé que celui de la présidence de la commission du Transcontinental, parce que, a-t-il dit, alors qu'il était premier ministre de la province de Québec, un groupe de ses partisans l'auraient abandonné.

[M. Demers.]

S'il fallait qu'un homme politique, un premier ministre par exemple, n'aurait plus droit à la confiance du public parce qu'un groupe de ses partisans aurait tenté de le supplanter, je vous demande, Monsieur, où en serait aujourd'hui le premier ministre du Canada, le très honorable M. Borden, qui, lui aussi, fut victime, en 1910, je crois, d'une révolte mémorable qui a failli se terminer d'une façon presque tragique. Ah! si l'honorable député de Dorchester avait été ici à cette époque, il se serait certainement abstenu cet après-midi de parler de complot et de conspiration. Je lui rappellerai en passant un vieux dicton français: qu'on ne doit jamais parler de corde dans la maison d'un pendu.

D'ailleurs, la confiance, ça se perd et ça revient. L'honorable député de Dorchester sait cela mieux que personne, et je connais un bon nombre de députés dans cette Chambre qui, en 1911, n'avaient aucune confiance dans le premier ministre actuel, et qui, aujourd'hui, semblent avoir des sentiments tout autres à son endroit.

Je ferme ici ma parenthèse, et je reviens au fameux rapport Staunton-Gutelius.

Il y a dans ce rapport ceci qui m'a frappé particulièrement, et qui, pour moi, démontre l'esprit de critique et d'opposition qui a présidé à cette enquête. Nous y constatons que, chaque fois que des travaux en acier ont été faits, les commissaires ont trouvé qu'on aurait dû employer du bois ou du béton; quand on a construit en béton on aurait dû construire en acier ou en bois; quand on a employé des tuyaux de fonte on aurait dû se servir de tuyaux de béton, et ainsi de suite, c'est-à-dire qu'on semble avoir voulu tout critiquer et n'avoir rien voulu voir de bon, à ce point que l'on a poussé l'exagération jusqu'à se permettre de reviser et de censurer la décision du peuple même de ce pays de construire un Transcontinental en condamnant, dans une sentence de deux lignes, cette partie de la ligne qui s'étend de Lévis à Moncton. Je ne veux pas m'occuper autrement de ce hors-d'œuvre que pour montrer le manque de jugement et de discernement de messieurs les commissaires qui n'ont pas su se tenir dans les limites qui leur étaient assignées. Mais nous n'avons pas de temps à perdre et je laisse au Gouvernement de prendre la responsabilité de ce rapport en ce qui concerne l'opportunité de la construction de la ligne à l'est de Lévis, sachant que les électeurs des comtés de Lévis, de l'Islet,

de Montmagny, de Dorchester et des autres comtés de Québec et des Provinces maritimes que traverse cette voie, sauront répondre en temps et lieu à cette inconvenance grossière des commissaires. Le peuple n'a plus le droit de dire ce qu'il veut avant d'avoir reçu l'approbation de MM. Staunton et Gutelius.

A tous ceux qui les présentes verront; salut!

On parle de l'estimation originaire de la ligne et on a fait mine de se scandaliser de l'estimation approximative donnée par l'honorable M. Fielding, soit, $61,415,000. Mais tout le monde sait que ce chiffre n'est pas le résultat du travail personnel de M. Fielding, tout le monde sait que M. Fielding ne pouvait faire autrement que de se baser sur l'opinion de l'ingénieur en chef du gouvernement, et c'est ce qu'il a fait. L'ingénieur du gouvernement, pour faire cette estimation, s'est placé au point de vue d'un chemin de fer ordinaire, c'est-à-dire avec des rampes prononcées et des travaux temporaires. Mais le gouvernement, appuyé par le peuple de ce pays, décida la construction d'un chemin de fer de premier ordre et alors, naturellement, le coût devait en être plus élevé.

On décida de construire un chemin de fer de première classe et avec raison, car il n'est pas permis d'entreprendre un ouvrage aussi colossal, dans des conditions ordinaires; il semble que le simple bon sens commandait l'adoption d'un plan de premier ordre. On dit: "mais au lieu de terminer définitivement, on aurait dû faire des travaux temporaires, tel que pilotis, rampes prononcées, courbes plus courtes, etc.; enfin tout ce qui constitue un chemin de fer inférieur, et attendre pour voir ce que serait le trafic."

Je crois que ce raisonnement est faux quand il s'agit d'une œuvre nationale aussi considérable que celle-ci. Pour moi, tout réside dans la décision à prendre dès l'origine sur la nécessité ou la non nécessité de l'entreprise. Et une fois cette décision prise, il me semble qu'il ne peut plus être question de faire les choses à demi et de construire temporairement, car si l'on décide d'entreprendre, cela veut dire qu'on est arrivé à la conclusion que l'entreprise sera certainement avantageuse au pays, c'est-à-dire serait un succès, autrement on ne pourrait justifier une telle action.

Le Gouvernement, approuvé par le peuple, a décidé la construction d'un Transcontinental. Il a décidé par le fait même une construction supérieure dont l'économie dans l'exploitation compensera bien plus que la différence qu'il pourrait y avoir entre le coût d'un chemin de fer ordinaire ou inférieur et celui d'un chemin de fer de première classe, économie d'exploitation au point de vue du transport, en permettant aux trains de transporter des chargements bien plus considérables, au point de vue des réparations et de l'entretien, au point de vue de la sécurité, au point de vue de la rapidité enfin, tout ce qui constitue un attrait pour le voyageur, pour le commerce.

Quels sont les principaux reproches des commissaires. Ils se réduisent à deux à proprement parler.

1° Le chemin est trop bon, partant trop dispendieux.

2° Il a eu excès dans la classification.

Quant au premier reproche il absorbe environ les deux tiers des $40,000,000. Je n'entrerai pas plus dans la discussion de ce reproche que je ne l'ai fait jusqu'ici en parlant de la nécessité de faire un chemin de fer de première classe; mais je ferai remarquer qu'il n'était pas nécessaire de faire entendre des témoins pour établir qu'il en coûte plus pour faire un chemin de première classe qu'un chemin ordinaire. On a tenté d'établir qu'un chemin ordinaire valait autant qu'un chemin supérieur, mais, malgré toute la bonne volonté des commissaires, on n'a pu y parvenir, tant il était ridicule de prétendre que "meilleur" et "moins bon" sont synonymes.

On a dû commettre quelques erreurs, ce serait miracle s'il en eût été autrement dans une aussi vaste entreprise, mais nulle part dans cette enquête *ex parte* peut-on trouver la preuve même indirecte d'un acte de malhonnêteté, de mauvaise volonté, de négligence ou même d'incompétence de la commission ou des ingénieurs. Toutes les difficultés qui se sont présentées ont été discutées. Des arbitres ont été nommés dans bien des cas, enfin tout ce qui peut être fait pour garantir la droiture et l'honnêteté a été employé.

Voilà ce qui ressort de l'enquête même bien qu'il n'y ait eu ni contre-interrogatoire, ni contre-preuve et malgré les circonstances particulièrement défavorables pour l'ancien gouvernement et l'ancienne commission dans lesquelles s'est poursuivie l'enquête. Car nous ne devons pas perdre de vue que la très grande majorité des témoins entendus ou sont encore à l'emploi du Gouvernement actuel ou étaient des officiers du personnel d'une institution à laquelle l'un des commissaires a appartenu pendant une vingtaine d'années. Les questions posées dans certains cas ne ressem-

blent à rien autre chose qu'à des plaidoiries ou à des témoignages, quelquefois les questions portent l'indication presque impérative de la réponse que le commissaire attend du témoin, et on ne lit pas un seul témoignage sans se faire la réflexion qu'il y aurait eu beaucoup de chose à faire dire aux témoins pour expliquer ou compléter leur pensée ou donner des éclaircissements sur des points importants, éclaircissements, que l'on trouve cependant en formant un tout de la preuve, quelqu'incomplète qu'elle soit, et en examinant le volume des exhibits, qui, soit dit en passant, n'a pas encore été traduit en français, ou, s'il l'a été, dont la version française n'a pas encore été distribuée.

Puis, il résulte de la discussion, que les commissaires ont écarté, autant qu'il était possible de le faire, tout ce qui était de nature à nuire au but poursuivi, c'est-à-dire discréditer le parti libéral.

On a voulu procéder par comparaison pour établir le coût excessif de certains travaux en les comparant avec d'autres sur la ligne du Pacifique-Canadien ou du Nord-Canadien, mais on a oublié de tenir compte, dans ces comparaisons, des différences de lieu, d'époque et même du manque de similitude des ouvrages comparés.

Comment expliquer la différence entre le coût réel et le coût estimatif originaire? Peut-être pourrions-nous nous contenter de dire: par la différence qui existe entre la difficulté de prévoir avant le fait et la facilité de constater après le fait. Mais je crois que cette question mérite une réponse ou plutôt une explication plus pratique, et nous la donnons, cette explication, en montrant la différence, admise même par les commissaires, entre un chemin de fer de premier ordre et un chemin de fer ordinaire, pris comme base de la première estimation. Nous la donnons, cette explication, en constatant par l'enquête que l'arpentage originaire n'avait pas révélé la présence du roc solide sur une grande partie de la ligne.

Puis les grandes difficultés de construction impossible à prévenir et à supposer. Enfin l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des matérieux.

S'en est plus qu'il ne faut pour démontrer l'immense différence qu'il doit y avoir entre l'estimation des travaux avant leur exécution en 1902 et le coût de ces travaux, après l'exécution en 1914.

Mais il ressort ceci de l'enquête: que les travaux faits sont de première classe, que le pays n'a payé que la valeur de ces travaux, sauf quant à l'item "classification" ou d'après les commissaires $3,300,000 auraient été payés en plus aux entrepreneurs par suite d'une mauvaise classification, c'est-à-dire par suite d'une arreur de jugement des ingénieurs, puisque personne ne peut les soupçonner de malhonnêteté, que personne ne les a soupçonnés, pas même les commissaires, puisque la très grande majorité des ingénieurs qui ont fait la classification ont été conservés à l'emploi de la commission du Transcontinental et y sont encore.

Après avoir considéré attentivement la preuve, je suis arrivé à la conclusion que rien, absolument rien, ne peut justifier les commissaires d'avoir conclu à une mauvaise classification et je ne crains pas d'affirmer que le poids de la preuve aurait dû les induire indubitablement à tirer une conclusion toute différente de celle à laquelle ils sont arrivés et qu'ils auraient dû au contraire déclarer sans hésitation que la classification avait été faite consciencieusement, depuis l'ingénieur locale jusqu'à l'ingénieur en chef par qui les différentes classifications devaient être finalement approuvées; ceci ressort des témoignages de Walter Youngman, William G. Brown, Alfred A. Paradis, N. R. Beaudette, Stanley Hawkins, A. O. Bourbonnais, G. A. Buttler, Robertson, O'Leary, Pardee, Holland, Charlton, Bell, Bucke, Timbrell, Dick, Holiday, Ferguson, Black, Mattice, Longley, Porter, Hervey, Baldam, Molesworth, Foss, Doucet, McFarlane, Grant, et même Lumsden.

Il ressort de tous ces témoignages que les difficultés qui se sont présentées dans la classification ont été discutées et souvent soumises à l'arbitrage et qu'aucune classification n'a été faite à moins qu'après avoir été considérée honnêtement et consciencieusement comme devant être celle qu'il convenait de faire, tout a été fait ouvertement et après mure délibération et la principale raison des divergences d'opinions (divergences d'opinions seulement) a été que l'on a rencontré dans la construction de ce chemin de fer des matières que l'on ne rencontre pas généralement en semblable cas, et que les devis originaux n'avaient pas prévu les constatations qu'a permis et que pourrait seule permettre l'exécution des travaux. Quelquefois, comme résultat de la discussion, les classifications ont été augmentées, quelquefois diminuées.

Et si je dois comprendre, comme on l'a affirmé sans être contredit, qu'aucun règlement final entre le gouvernement libéral et les entrepreneurs n'a eu lieu, il n'y aurait donc pas péril en la demeure et il ne resterait au Gouvernement actuel qu'à redresser les choses et d'appliquer le remède au moment du règlement final. Le fera-t-il? Qu'a-t-il fais dant le cas de l'entrepreneur McArthur? Les arbitres avaient décidé que l'excès de classification dans son cas représentait une somme de $550,000. A-t-on réglé pour $550,000? A-t-on réglé pour $500,000, pour $400,000, pour $300,000, pour $200,000? Non, mais pour $150,000.

Voilà, monsieur l'Orateur, ce que font en pratique ces grands apôtres de l'économie.

Les commissaires Staunton et Gutelius, personnellement, peuvent peut-être différer honnêtement avec les ingénieurs qui ont fait les classifications, mais leur opinion ne doit pas être tenue en ligne de compte et ils auraient dû s'en rapporter uniquement aux témoignages entendus et, s'ils en avaient agi ainsi, il leur aurait été impossible de conclure comme ils l'ont fait.

Nous ne devons pas oublier que la construction de ce chemin de fer était surveillée par des ingénieurs que l'ancienne commission avait le droit de considérer comme compétents.

Nous ne devons pas oublier que les contrats, d'après le rapport même, ont toujours été donnés au plus bas soumissionnaire; nous ne devons pas oublier que le Grand-Tronc-Pacifique avait toujours le droit de soumissionner; nous ne devons pas perdre de vue toujours que le Grand-Tronc-Pacifique, plus intéressé que qui que ce soit dans le coût de la construction puisqu'il devra, après 7 années d'exploitation, payer 3 p. 100 d'intérêt sur le coût total, avait le droit de surveillance et était représenté par ses ingénieurs les plus compétents et les plus autorisés et que la classification telle que fait a été acceptée et par l'ingénieur en chef de la commission et par l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, puis par l'arbitrage.

Nous avons donc ainsi la meilleure garantie que cette classification a dû être faite aussi bien qu'elle pouvait l'être, surtout, en l'absence de preuves de malhonnêteté ou d'influence indue exercée par qui que ce soit. De plus, il n'y a aucune raison pour qui que ce soit de préférer l'opinion de gens qui n'ont aucunement travaillé à la construction de ce chemin de fer, qui n'ont pas visité les lieux originairement, mais seulement 5 ou 6 ans après l'exécution des travaux, à celle de gens honnêtes et respectables qui ont eu et vu eux-mêmes les difficultés de la construction; et je ne crois pas que ceux qui ont fait cette classification puissent avoir un témoignage plus complet de leur compétence, de leur honorabilité que la continuation de leur emploi par l'administration actuelle, car, monsieur l'Orateur, ou ces ingénieurs étaient compétents et honnêtes, ou ils ne l'étaient pas—s'ils ne l'étaient pas ils auraient été remerciées de leurs services; conclusion, ils ont été jugés compétents et honnêtes puisqu'on les a retenus dans leurs fonctions. Il me semble que ceci, seul, règle cette affaire de classification. Je conclus, monsieur le président, que du moment qu'il n'y a eu aucun acte malhonnête de la part des commissaires, que la classification a été faite avec un soin plus qu'ordinaire (y aurait eu erreur de jugement chez les ingénieurs en certains cas et dut-il en résulter une perte de $3,000,000, affirmation gratuite et non fondée des commissaires), du moment qu'il est établi que l'on a agi pour le mieux après une discussion consciencieuse de toutes les principales questions, ce qui est établi, je dirai, malgré les commissaires, l'opinion publique au Canada, aussi bien qu'à l'étranger, sera satisfaite et il n'y aura de honte que pour ceux qui auront voulu essayer de prouver au monde entier que les Canadiens sont ou des imbéciles ou des canailles.

Pour ma part, monsieur l'Orateur, je crois que le Gouvernement a dépensé inutilement des milliers et des milliers de piastres pour une enquête dont le seul but paraît avoir été de discréditer le parti libéral, et dont le résultat réel a été d'affecter le crédit du Canada à l'étranger.

Et cette enquête aura aussi comme résultat de convaincre le pays tout entier que l'intention du Gouvernement est de tuer le Transcontinental en abandonnant, comme il le fait, l'uniformité dans la construction depuis Cochrane jusqu'à Québec, de sorte que le pays tout entier sera privé des avantages d'un véritable Transcontinental si nécessaire à ses besoins actuels et à son développement futur.

La voix de Toronto pourrait peut-être tuer le canal de la baie Georgienne; une voix aussi puissante pourrait peut-être tuer le Transcontinental, mais, heureusement pour le Canada, que la grande voix du peuple bientôt se fera entendre et qu'elle couvrira les clameurs que l'intérêt privé est parvenu à faire pousser par un certain groupe.

M. W. S. LOGGIE (Northumberland): Monsieur l'Orateur, bien que l'heure soit

avancée, je me rends compte de la responsabilité qui m'incombe, et je sais qu'il est de mon devoir de faire connaître mon opinion sur cet importante question. Tout d'abord, je désire revenir sur les remarques qu'a prononcées, hier soir, l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe). Voici le texte des paroles contre lesquelles je désire protester:

J'ai été quelque peu surpris de la tentative qu'a faite l'honorable député de justifier la construction de la section est du Grand-Tronc-Pacifique de Moncton à Québec. A mon avis, il n'y a pas un autre député en cette enceinte qui aurait la témérité de se lever et d'essayer de justifier à cette étape du débat les gaspillages qui se sont produits, après les révélations que l'on a entendues au sujet de la construction de cette section du Transcontinental. Tous les ingénieurs de réputation au service, soit du Grand-Tronc-Pacifique, soit du Gouvernement, condamnent l'embranchement du Transcontinental national, entre Moncton et Québec.

Ce sont là des paroles extravagantes, et qui ne sont nullement justifiées par les faits. D'après ce que je sais, pas un seul député du Nouveau-Brunswick ou de Québec, qui occupe un siège dans les rangs de l'opposition, n'a jamais laissé échapper un mot qui puisse faire supposer qu'il n'a pas la plus entière confiance dans la construction de cette partie du réseau du Grand-Tronc-Pacifique, qui va de Lévis à Moncton.

L'honorable député d'Ontario-nord nous a lu la question suivante, qui provient du témoignage rendu par M. Lumsden:

Avez-vous étudié l'utilité qu'il y avait de construire une nouvelle voie ferrée parallèle à l'Intercolonial, dans la province du Nouveau-Brunswick?

Cette question contient une insinuation que les faits ne peuvent justifier, car il est absolument faux que la voie du Transcontinental soit parallèle à celle de l'Intercolonial au Nouveau-Brunswick. Voici la réponse de M. Lumsden:

Non; je n'ai jamais discuté cette question avec le ministre.

Avec qui, en vérité, pourrait-on avoir conclu un semblable marché? Est-ce avec les représentants du Grand-Tronc-Pacifique ou avec les ingénieurs? Mais j'imagine que les propriétaires du chemin de fer devraient être parties à l'entente.

Je désire attirer votre attention maintenant sur la déloyauté dont on a fait preuve en lui posant la question suivante. Comment, voici un commissaire royal, qui, suppose-t-on, désire être mis au courant des faits de la cause, et qui conséquemment doit être impartial. Or, on constate qu'il ne se contente pas de questionner le témoin, mais il se permet de lui mettre la réponse dans la bouche. Voici la question dont il s'agit:

Vous ne l'auriez pas recommandé, n'est-ce pas?

Y a-t-il dans notre pays un tribunal civil ou une cour criminelle qui permettraient à un avocat de poser une question de cette façon? Les commissaires sont même allés si loin que lorsqu'ils n'ont pas obtenu la réponse ils ont suggérée. . .

M. BELAND: Vous ne travaillez pas avec nous.

M. LOGGIE: Vous ne travaillez pas avec nous; vous esquivez la question. Est-ce là une commission royale? J'estime qu'on l'a appelée avec raison une inquisition. C'est une inquisition partiale dans le but de servir les intérêts d'un parti. Le premier ministre actuel a dit il y a quelques années à Halifax, dans son programme électoral, qu'il était en faveur d'une protection adéquate. J'imagine que lorsque les élections viendront—et elles ne sont peut-être pas très loin—ce document sera considéré comme une protection adéquate pour maintenir la majorité qu'ont actuellement nos honorables adversaires.

Je veux attirer l'attention sur ce qu'a fait M. Lumsden qui, à l'époque dont je parle, était ingénieur en chef du Transcontinental. Permettez que je cite un rapport de la commission du Transcontinental pour 1905. Je regrette d'avoir à prendre quelque temps pour en faire la lecture, mais, en face des déclarations de parti pris, tendant à égarer l'opinion publique, qui se trouvent dans ce rapport Gutelius-Staunton et qui ont été répétées ici pour être répandues dans tout le pays, il est très important que l'on insère dans les Débats, en même temps et à la même date, l'exposé des faits tels que les présentait au peuple canadien, en 1905, ce même M. Lumsden et son ingénieur adjoint. A la page 75 des documents de la session de 1905, n° 62c, se trouve ce qui suit:

J'ai demandé à M. Butler, sous-ingénieur en chef, qui a dernièrement parcouru en grande partie les lots "A" et "B"..

Il s'agit de la section à l'est de Lévis.

...de faire un rapport comparatif des distances par le chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean Chrysostôme à Moncton, et par notre ligne provisoire, quelle serait la distance approximative d'un dernier tracé entre ces points par la ligne du chemin de fer Transcontinental et quelle serait la différence dans ces distances

si l'on se servait de rampes de 1 p. 100 dans les deux directions, et de comparer ce que peuvent rapporter ces diverses lignes en exploitation, en supposant que dix trains de marchandises feraient le trajet de chaque côté, et quelle serait alors la différence dans le compte du capital.

J'ai l'honneur de joindre ce rapport à ma lettre:

M. Hugh D. Lumsden,

Ingénieur en chef, Ottawa, Canada.

Monsieur,—En réponse à votre demande du 20 courant pour renseignements sur les points suivants:

1. La longueur du chemin de fer Intercolonial avec rampes de 1 p. 100 dans chaque direction de Moncton à Saint-Jean Chrysostôme, où il coupe la ligne du tracé du chemin de fer Transcontinental.

2. La longueur de la ligne provisoire qui traverse les lots "A" et "B" du chemin de fer Transcontinental, avec des rampes de 4-10 de 1 p. 100 (21 1-10 pieds par mille) en allant vers l'est, et de 6-10 de 1 p. 100 (31 68-100 par mille) en allant vers l'ouest, entre Moncton et Saint-Jean-Chrysostôme.

3. La diminution approximative de la ligne provisoire que nous obtiendrons probablement dans le tracé final, en conservant les rampes qui ont été établies.

4. La diminution approximative de la ligne provisoire qui sera probablement rendue possible si les rampes sont augmentées de 1 p. 100.

5. Pour comparer le coût des opérations des différentes lignes en se basant sur la marche de dix trains par jour allant dans les deux directions, ceci sur le chemin de fer Intercolonial.

6. Pour capitaliser le coût annuel, en mettant le taux de l'argent à 4 p. 100 par année.

A ce sujet j'ai l'honneur de vous informer:

1. La distance de Moncton à Saint-Jean-Chrysostôme par le chemin de fer Intercolonial est de 493.5 milles.

2. La distance de Moncton à Saint-Jean Chrysostôme par voie des lignes provisoires du tracé du Transcontinental est de 504 milles.

Je crois devoir passer les paragraphes 3 et 4 et arriver à ce qu'il dit au sujet de l'exploitation.

5. Pour établir mes calculs, j'ai pris la locomotive No 310 du chemin de fer Intercolonial, qui est une machine ordinaire construite dernièrement par la Canadian Locomotive Company à Kingston (Ont.), et qui, je crois, est en service sur l'Intercolonial. Ses dimensions principales sont les suivantes:

Après avoir donné les dimensions il continue ainsi:

Je présume que des wagons d'une capacité de 30 tonnes, qui, chargés, pèsent 45.15 tonnes, formeraient le train. Les différents convois que la locomotive en question peut tirer à une vitesse de quinze milles à l'heure sur les diverses rampes que je vais citer sont les suivants:

Chemin de fer Intercolonial, rampes 1. p. 100, 22 wagons, équivalant à 660 tonnes de poids net.

Chemin de fer Transcontinental allant vers l'est, rampe 4-10 de 1 p. 100, 42 wagons, donnant un poids net de 1,260 tonnes.

Il est bon de noter ici que la même force peut tirer sur une ligne à pente douce environ deux fois autant de tonnage que sur l'Intercolonial.

Chemin de fer Transcontinental allant vers l'ouest, rampe 6-10 de 1 p. 100, 33 wagons, donnant un poids net de 990 tonnes.

Le chemin de fer Intercolonial, à 10 trains de marchandises dans chaque direction, par jour, traînera dans une année de 313 jours de travail (distance de 493.5 milles), 600 x 2 tonnes nettes, trains 2 x 10 x 313 jours—4,131,600 tonnes, poids net; et la traction faite par ces trains sera une longueur de 493.5 x 2 milles, 2 x 10 trains, 313 jours—3,089,310 milles parcourus par année.

Le coût par mille de traction, sur le chemin de fer Intercolonial, pour l'année 1903, d'après le rapport du département des Chemins de fer et des Canaux, est de 97.65 cents, et ce montant servira de base aux comparaisons. De là, 3,089,310 milles de trajet à 97.65 cents=$3,016,711.21, ce qui représente le coût annuel des trains, par jour, circulant sur le chemin de fer Intercolonial.

Le chemin de fer Transcontinental, avec ses faibles rampes, peut transporter le même poids, sur sept trains allant à l'est et 5 à l'ouest, sans que ceux-ci soient chargés au maximum. La proportion du trafic est et ouest équivaut à environ 6 à 4. (Longueur de ligne 486 milles.) De là, nous avons 486 mille x 12 trains x 313 jours,=1,825,415 milles de parcours par année, ce qui, calculé au même taux, par mille de parcours, c'est-à-dire 97.65 cents, donne $1,782,518.72, représentant la dépense annuelle de la marche de 12 trains sur le chemin de fer Transcontinental.

Les frais annuels d'exploitation du chemin de fer Intercolonial étant de $3,013,711.21; les frais annuels de l'exploitation du chemin de fer Transcontintntal étant de $1,782,518.72; il s'ensuit, pour le chemin de fer Intercolonial, une économie annuelle de $1,234,092.49, laquelle somme, étant capitalisée à 4 p. 100 par an, représente $30,854,812.25.

Et cette somme représente la plus-value de la ligne du Transcontinental, avec ses faibles rampes, comparée avec le chemin de fer Intercolonial, en prenant pour moyenne 10 trains par jour, dans chaque direction, sur le chemin de fer Intercolonial.

Cependant, M. Gutelius, dans son rapport, a l'audace de dire au public que cette ligne, à l'est de Québec, n'aurait jamais dû être construite. Dans l'extrait que je viens de citer, nous avons le témoignage de M. Butler, confirmé par celui de M. Lumsden, et tous deux affirment que dans les frais d'exploitation des deux lignes il y a une différence annuelle de $1,234,192.49 en faveur du Trancontinental.

M. EDWARDS: Que disait M. Blair, à ce sujet?

M. LOGGIE: M. Blair est mort et enterré et il est préférable de ne pas ramener son nom dans la discussion. M. Butler, dans les calculs qui précèdent, a pris com-

me base un certain nombre de trains, mais voici ce qu'il ajoute:

L'augmentation du commerce rendra cette différence encore plus considérable.

Par exemple, avec la moyenne de 10 trains complètement chargés, allant dans chaque direction et tous les jours, sur le Transcontinental, nous obtenons 486 milles de ligne x 10 x 2 trains x 313 jours=3,042,360 milles de parcours qui coûteront par année, à 97.65 cents, $2,970,864.54 et transporteront 7,042,500 tonnes nettes.

Pour obtenir ce même chiffre d'affaires sur le chemin de fer Intercolonial, il faudrait 34 trains par jour, et nous obtenons 493.5 milles x 34 trains x 313 jours=3,042,360 milles de parcours, qui, par année, coûteront, à 97.65 cents, $5,128,409.06.

L'économie annuelle nette, provenant du chemin de fer Intercolonial, d'après cette moyenne, est de $2,157,544.52, laquelle somme, capitalisée à 4 p. 100 par année, donne $53,938,613. C'est là le surplus provenant de la ligne à faibles rampes du Transcontinental, comparée avec le chemin de fer Intercolonial, avec une moyenne de 10 trains par jour dans chaque direction sur le chemin de fer Transcontinental.

Cela n'empêche pas l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe), par exemple, de demander: Existe-t-il aujourd'hui un seul homme qui voudrait approuver le Gouvernement d'avoir entrepris la construction de cette partie de la ligne?

M. Butler conclut ainsi:

Dans les calculs précédents, il n'a pas été parlé de la réduction du coût de la mise en exploitation des trains de voyageurs.

Il est évident que l'emploi de locomotives légères pour la traction des mêmes trains de voyageurs permettra de réaliser une grande économie. Il faudra moins de combustible, moins d'huile, etc. Des locomotives plus légères endommageront moins le voie et les ponts et donneront aussi une plus grande régularité de vitesse.

Pour terminer, le coût par tonne, sur les différentes lignes, en se basant sur les chiffres ci-haut donnés, est le suivant:

	Cents.
Chemin de fer Intercolonial de Moncton à Saint-Jean Chrysostôme, par tonne..	73
Chemin de fer Transcontinental, rampe de 1 p. 100, de Moncton à Saint-Jean Chrysostôme..	59 7-10
Chemin de fer Transcontinental, rampes de 0.4 et de 0.6, de Moncton à Saint-Jean Chrysostôme, par tonne	43

Je me demande pourquoi la commission n'a pas donné ces renseignements dans son rapport. Ils fournissent la preuve que le Gouvernement, dans le tracé aussi bien que dans la construction de cette ligne, a pris toutes les précautions imaginables. Il a fait explorer le tracé par des experts et M. Butler lui-même s'est rendu sur les lieux, puisqu'il a fait une inspection personnelle des sections A et B sur la ligne à l'est de Québec.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de dire ce que je pense, personnellement, des conclusions auxquelles sont arrivés les ingénieurs. Les orateurs de la droite ont prétendu que les frais de construction ont été tellement élevés que le Grand-Tronc-Pacifique ne pourra pas payer le loyer et que les taux de transport ne pourront pas être abaissés—les commissaires enquêteurs disent la même chose dans leur rapport. Ces prétentions sont-elles confirmées par les faits que citent MM. Lumsden et Butler? Voyons un peu quel serait le résultat si on appliquait les mêmes calculs sur un parcours de 1,800 milles et non seulement sur la distance entre Lévis et Moncton. Hier, l'honorable député d'Ontario-nord invoquait le témoignage de M. Lumsden, or, ce même M. Lumsden et M. Butler déclarent que s'il se fait un trafic considérable, entre Lévis et Moncton, sur le Transcontnental, on réalisera une économie de plus d'un million de dollars dans les frais d'exploitation, comparativement au transport du même trafic sur l'Intercolonial.

M. Butler dit que si l'on fait passer dix trains complètement chargés, chaque jour, sur la ligne qui s'étend de Moncton à Lévis, on épargnera annuellement $2,157,544.52 sur le coût occasionné par le transport de la même pesanteur de marchandise sur l'Intercolonial. Cependant, la commission n'a pas eu le courage de dire cela, parce que le gouvernement exploitant l'Intercolonial, il n'était pas nécessaire de compter cette légère différence de pente sur la ligne qui s'étend de Lévis à Moncton. Que l'on me permette de faire observer que si, en faisant passer des wagons chargés, à l'aller et au retour, sur une distance de 485 milles, on peut épargner, en frais d'exploitation, $2,157,544.52, combien n'épargnera-t-on pas en poursuivant cette exploitation sur une distance de 1,800 milles? C'est la question qui se rapporte à la base même de tout ce débat. Je crois que mes calculs sont exacts; je défie tout honorable membre de cette Chambre d'établir, ici-même, l'inexatitude de ces chiffres. Si le Grand-Tronc-Pacifique peut épargner $2,157,544.52 en exploitant 485 milles de chemin à pente douce, il lui est possible de réaliser une épargne annuelle de $7,990,900, en exploitant 1,800 milles d'une ligne de la même qualité.

La commission nous dit—et je suis prêt à accepter son assertion—que le Transcontinental coûtera pour le calcul du loyer, $180,000,000, y compris l'intérêt composé, par année, et que le locataire devra payer un bail annuel de $5,400,000. Je veux calculer quel effet ce loyer aura sur les recettes de cette ligne, en me basant sur les calculs

préparés par M. Butler et confirmés par M. Lumsden. Avant d'en agir ainsi, je tiens à citer à l'honorable député une partie de la page 16 du rapport des commissaires, où je trouve ce qui suit:

Admettons que de Winnipeg à Moncton, soit 2,000 milles, la ligne doive coûter $50,000 par mille. En raccourcissant cette ligne à 1,800 milles, cela permettrait de dépenser 200 fois $184,000 ou $36,800,000 par suite de ce retranchement, soit $20,000 par mille pour 1,800 milles.

Autrement dit, la commission royale laisse entendre qu'en construisant une voie ayant une rampe d'un pour cent et s'étendant sur une distance de 2,000 milles, on pourrait exécuter ce travail à $36,800,000 de moins que cette entreprise ne coûterait avec des rampes moins accentuées. Nous aurions ainsi un chemin de fer sur une rampe d'un pour cent, à un coût représentant, pour le calcul du loyer, $36,800,000 de moins que $180,000,000. Si on avait construit la voie sur une rampe d'un pour cent, le coût, disons, y compris celui des installations terminales, des intérêts, etc., aurait été de $143,200,000, montant sur lequel l'intérêt du loyer aurait représenté annuellement $4,296,000, à 3 p. 100 comparé à $5,400,000 sur $180,000,000, pour le cas de la ligne à rampe douce. Ainsi dons, pour une ligne à rampe d'un pour cent, le loyer aurait été de $1,104,000 moins élevé que pour la ligne à rampe douce. En faisant circuler dix trains de marchandises aller et retour, sur une ligne à rampe douce, on réaliserait une économie annuelle les frais d'exploitation. Soustrayons de ce montant l'intérêt supplémentaire de $1,104,000 et nous obtiendrons $6,886,000, représentant le gain brut annuellement réalisé en faisant circuler, chaque jour, dix trains de marchandises, si l'on tient compte des résultats de la même exploitation par l'Intercolonial. Se trouve-t-il un honorable député qui, en présence de chiffres tels que ceux-ci, osera soutenir qu'il eût été sage de la part du Gouvernement du Canada et de la part du Grand-Tronc-Pacifique, qui est locataire de cette ligne, de construire une voie ayant une rampe d'un p. 100 et de perdre chaque année le montant que je viens de mentionner?

En outre, observons que M. Bulter dit qu'il n'a pas inclu l'épargne réalisée dans le service des trains de voyageurs. Si je comprends bien, la proportion des recettes brutes quant le transport des marchandises, si on la compare avec celle des recettes brutes du transport des voyageurs sur l'Intercolonial, est dans la proportion de 66⅔ à 33⅓. M. Butler explique qu'on peut se servir de locomotives plus légères, consommant moins de charbon et faisant un service rapide, etc. Supposons que cette proportion de bénéfices quant au transport des voyageurs représente une estimation juste, nous trouvons alors qu'il faut ajouter aux $6,886,000 épargnés dans le transport des marchandises les $2,255,333 des recettes réalisées par le transport des voyageurs. Nous nous trouvons donc en face d'une économie annuelle de $9,181,383 sur les dépenses d'exploitation de 1,800 milles de voie ferrée à rampe douce, si on compare ce chiffre avec celui que représente l'exploitation de l'Intercolonial sur la même distance et dans les mêmes conditions quant aux rampes.

Peut-il se trouver une autre preuve que cette prétendue commission royale a présenté au pays un rapport partial, incomplet et injuste? Les commissaires devaient remplir un certain devoir et c'est ce qu'ils ont fait; ils ont signalé à la population du Canada comment et où l'on aurait pu épargner certaines dépenses d'argent. Je crois qu'ils indiquent le montant de $6,000,000 comme étant celui qu'on aurait pu épargner en se servant de rampes à élan au lieu d'une ligne presque à niveau.

Qu'est-ce à dire? Je le demande, si ce n'est que ce rapport, de la première jusqu'à la dernière page qu'il contient, ne renferme le moindre mot qui puisse indiquer qu'aucun des membres de la commission, qu'aucun des ingénieurs qu'elle a employés et dont le gouvernement a acquitté les appointements, n'a détourné à son usage personnel un seul dollar du Trésor public. Qu'est-ce à dire? Si ce n'est qu'il est à la louange du Gouvernement qui a dépensé ces $180,000,000 et qu'on ne puisse dire qu'aucun de ses serviteurs a détourné un seul dollar de ce montant. Si cela n'est pas un mérite qu'il faut reconnaître, je me demande ce que cela pourrait signifier.

Les commissaires disent dans leur rapport que l'on aurait pu économiser une certaine somme en établissant une ligne de moindre valeur, comme, par exemple, en exécutant partie en bois et partie en béton les travaux d'infractructure à Québec, et que l'on aurait pu réaliser une autre économie en substituant des viaducs en bois aux remblais. A les en croire, on aurait dépensé mal à propos une somme de $40,000,000. Les différents chefs de dépense qu'ils signalent sont loin de représenter cette somme. Pour

obtenir celle-ci, il faut ajouter l'intérêt composé à l'addition des dépenses. Les calculs que j'ai mis sous les yeux de la Chambre feront voir à chacun que l'ancien gouvernement a agi prudemment en faisant construire un chemin de fer du type le plus parfait.

Je regrette d'avoir à dire que ce rapport est injuste. Les stipulations du contrat, chacun les connaît. La commission expose bien inexactement l'objet du chemin de fer en disant qu'il n'a d'autre but que d'abaisser les taux de transport, tandis qu'il est destiné à mettre de nouveaux territoires en valeur, à étendre notre empire vers le nord du Canada. Ce chemin de fer servira à la colonisation aussi bien qu'au transport entre l'Est et l'Ouest, et, autre avantage, amènera de nouveaux éléments de population dans les régions septentrionales du pays. On verra des milliers d'excellents citoyens du Canada aller s'établir le long de la ligne nouvelle; dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, nombre de gens ont déjà commencé à se grouper sur le parcours de la ligne.

Ainsi que je disais au début de mes observations, c'est bien à tort que l'honorable député d'Ontario-nord prétend que ce chemin de fer n'est que le dédoublement de l'Intercolonial. Autant voudrait dire de tous les chemins de fer qui vont de l'Est à l'Ouest qu'ils sont parallèles. C'est vrai dans un sens, mais si l'on daignait jeter un coup d'œil sur la carte, on se rendrait compte de la différenrence qu'il y a entre la ligne de l'Intercolonial et celle du Transcontinental; on verrait que ce dernier passe à travers une nouvelle région du Nouveau-Brunswick, une région où le développement se serait vraisemblablement fait attendre pendant encore un siècle, n'était cette circonstance que ce chemin de fer-là fait partie d'une grande ligne directe; car le trafic régional ne saurait alimenter suffisamment le service.

Je crois avoir démontré que c'est à dessein que le rapport est marqué au coin de l'esprit de parti, que c'est de propos délibéré que les commissaires ont passé sous silence certaines choses qu'ils auraient dû signaler dans leur rapport, et qu'ils y en ont exagéré d'autres. Ils ont mis des réponses dans la bouche des témoins et ont fait montre de partialité; or, si leur rapport est à dessein imprégné d'esprit de parti, il est aussi de nature à induire en erreur; par conséquent, le texte de l'amendement s'accordre rigoureusement avec la réalité des faits. Nos adversaires vont-ils prendre une attitude contraire aux faits ou voteront-ils de façon à ce qu'on ne puisse pas proclamer à la face du monde que le Gouvernement actuel approuve ce que les ministériels d'aujourd'hui ont dit de la construction de ce chemin de fer?

Ce que je trouve de plus répréhensible à ce rapport, c'est certaine insinuation à l'endroit du Grand-Tronc-Pacifique. On y donne à entendre, page 25, que la compagnie fermait les yeux sur le classement abusif des déblais et le paiement de plus que leur dû aux entrepreneurs, parce qu'elle était elle-même au nombre des entrepreneurs. Et le rapport ajoute que le Grand-Tronc-Pacifique n'a accompli aucune partie des travaux, mais qu'il a cédé ses entreprises à des sous-entrepreneurs auxquels il payait 5 p. 100 de moins qu'il ne recevait. On insinue donc que la compagnie a trahi l'intérêt de ses actionnaires pour encaisser la maigre somme que représente 5 p. 100 de ce que l'on prétend avoir été payé du chef de l'excès d'entaillage. Convient-il que le Gouvernement laisse passer une telle insinuation sur le compte d'une institution aussi importante que le Grand-Tronc-Pacifique? Je considère que l'on calomnie cette compagnie, que l'on calomnie le Grand-Tronc-Pacifique, qui est la plus ancienne des compagnies canadiennes de chemin de fer. Ceci me donne une autre raison d'affirmer que l'amendement est d'accord avec les faits et devrait être adopté à l'unanimité.

Au cours des observations qu'il a faites sur ce sujet, le ministre intérimaire des Chemins de fer a poussé l'inexactitude jusqu'à ajouter $42,000,000 pour sept ans d'intérêt au loyer du chemin de fer. Je ne conçois pas d'allégation plus déloyale que celle-là, car chacun sait que pendant les sept premières années de l'exploitation le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas de loyer à payer, et que si l'on ajoutait l'intérêt de ces sept années, et qu'il dût payer l'intérêt sur ce montant pendant 43 ans, cela représenterait un loyer. Quand on appela son attention sur ce point, le ministre des Postes (M. Pelletier) donna raison au ministre intérimaire des Chemins de fer. Je veux bien excuser le ministre des Postes, parce qu'il ne connaît probablement pas les faits; mais je ne saurais pardonner au ministre intérimaire des Chemins de fer de faire une allégation pareille à la face du pays.

La commission a fait montre de partialité en ne mettant pas les conditions avanta-

geuses de l'exploitation eu égard de l'intérêt à être payé.

Il était injuste de ne pas dire que le contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique stipule des rampes de 0.4 et de 0.6 par cent. Peut-être ne devrais-je pas poser la question exactement de cette manière, parce qu'il est dit dans un paragraphe du rapport que ce contrat exige une ligne à rampes de 0.4 et 0.6 par cent sur laquelle le Grand-Tronc-Pacifique aura à payer l'ntérêt pendant 43 ans. Le Grand-Tronc-Pacifique aurait voulu ajouter indûment au coût de 1,800 milles de ligne afin de justifier une prétendue surélévation de sa part sur les 271 milles qu'elle a construits elle-même. Il était injuste de la part des commissaires d'essayer à faire répondre les témoins à des questions posées de telle façon qu'aucun juge n'aurait permises dans un procès civil ou criminel. Il était injuste d'alléguer que les entrepreneurs chargés de la construction de la ligne, y compris la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ne croyaient pas qu'il fût désirable ou nécessaire de rechercher l'économie. L'assertion des commissaires sur ce point-là ne repose sur aucune base quelconque. Il leur est facile de porter cette accusation, mais ils n'ont aucune preuve à l'appui. Tout ce qu'ils ont prouvé, c'est que la ligne aurait pu être construite pour moins d'argent en la faisant d'un type inférieur. C'est comme lorsque vous construisez un magasin, vous pouvez en diminuer le coût en faisant des travaux de qualité inférieure. J'ai lu le rapport en entier, bien que je n'aie pas lu toutes les dépositions, et c'est tout ce que je puis y trouver.

Je n'ai rien de plus à ajouter, excepté que je voterai avec grand plaisir en faveur de l'amendement. Je crois que cet amendement est en accord avec les faits. Je regrette de voir que l'on va répandre par tout le pays ce rapport qui contient des insinuations injustes contre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il nuira au crédit du Canada et à l'administration des affaires publiques.

Je suppose que son objet est de faire son œuvre devant le pays, et il me semble qu'on aurait pu y mettre comme titre sur la première page les mots "protection adéquate." Alors il fera son œuvre lorsque viendront les élections, et les meneurs de la campagne électorale pourront dire, comme le disent les commissaires à la page 15: "$40,000,000 ont été dépensés inutilement dans la construction de la ligne." Les journaux amis du Gouvernement ou ses partisans crieront ensuite que l'on a gaspillé $40,000,000 de l'argent du peuple. On enchérira encore, et l'on dira que l'on a fait quelque chose de pire que cela avec ces $40,000,000. D'autres viendront ensuite dire que le gouvernement libéral a dépensé cet argent mais qu'il n'en avait pas pour la marine, que le parti libéral a refusé d'accorder les $35,000,000 demandés pour protéger la mère patrie. Ce ne serait pas vrai s'il disait cela. C'est absolument faux, parce que nous voulions donner plus même que $35,000,000; nous avons fait l'offre.

Quelques VOIX: Oh! Oh!

M. LOGGIE: Mes honorables amis peuvent rire, mais ils ne peuvent pas nier les faits que je mets devant la Chambre et devant le pays. J'espère que les honorables messieurs de la droite réfléchiront et ne se laisseront pas emporter par l'esprit de parti. Qu'ils s'élèvent à la hauteur de la situation, et qu'ils proposent eux-mêmes un amendement s'ils le veulent. Je suppose qu'ils considèrent notre amendement comme un manque de confiance dans le Gouvernement, mais qu'ils en fassent un eux-mêmes qui dégagera la responsabilité du Gouvernement au sujet du rapport de la commission royale tel qu'il est conçu. Je vous remercie, monsieur l'Orateur. Je regrette d'avoir parlé aussi longtemps, mais je devais à mes électeurs et au pays de faire connaître mes vues sur cette importante question.

(Sur motion de M. Douglas la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de M. Rogers la séance est levée à onze heures et vingt-huit minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 1er avril 1914.

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

1re LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt public:

Ie 1er (n° 136), déposé par M. Roche, tendant à modifier la loi des terres fédérales.

Le 2e (n° 137), déposé par M. Roche, tendant à modifier la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux.

Le 3e (n° 138), déposé par M. Roche, tendant à modifier la loi de l'irrigation.

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 134), déposé par M. George E. Foster, tendant à modifier la loi des inspections et de la vente.

Le 2e (n° 135), déposé par M. Fripp, relatif à un brevet de Rudolph Goldschmidt.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque).

LA DRAGUE "W.-S. FIELDING".

M. CARVELL demande :

1. Combien en a-t-il coûté pour les réparations et réfection à faire à la drague "W.-S. Fielding", employée aux travaux du havre de Saint-Jean, depuis le 1er octobre 1911 jusqu'à date?

2. Quelles personnes, firmes ou corporations ont fait ces réparations?

3. Des soumissions ont-elles été demandés? Dans l'affirmative, quelles étaient les soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission?

M. ROGERS :

1. $23,019,63.

2. La Union Foundry and Machine Company, par marché, $284; réparations en différents temps, $3,317.74; les St. John Iron Works, par marché, $2,074.60; réparations en différents temps, $2,134.84; William Lewis and Son, par marché, $3,250; réparations en différents temps, $7,403.35; J. F. Williamson, $573.70; le ministère de la Marine et des Pêcheries, $1,822,49; T. McAvity and Son, $53.71; D. McLachlan & Son, $1,055.26; la Schuller Electric Company, $550.30; E. S. Stephenson, $195.59; James Fleming, $56; G. Hevener, $43.60; J. E. Wilson, $164.25. Total, $23,019.63.

3. Des soumissions ont été demandées pour réparations des godets. Ont soumissionné: MM. William Lewis and Son, dont l'offre a été acceptée, $3,250; la Union Foundry and Machine Company, $7,000.

Réparations du mouilleur: offre de l'Union Foundry and Machine Company, $284, acceptée, offre de William Lewis and Son, $527.

Réparations de la chaudière: offre de St. John Iron Works, $2,074.60, acceptée; offre de James Fleming, $2,300.

ETUDES RELATIVES A L'INTERCOLONIAL.

M. EMMERSON demande:

1. Le chemin de fer Intercolonial emploie-t-il un parti d'ingénieurs pour faire un levé près de Dorchester et Sackville (N.-B.), en vue de poser une double voie et d'améliorer les rampes et les courbes? Dans l'affirmative, quel est

[M. l'Orateur.]

l'ingénieur en charge des travaux, et a-t-il été employé précédemment par le chemin de fer du Pacifique-Canadien?

2. Quels sont ceux qui sont employés comme ingénieurs ou pour aider autrement aux travaux, quels sont l'âge et la nationalité de chacun, sur quels chemins de fer ont-ils été employés immédiatement avant leur engagement pour l'Intercolonial, et quelques-uns d'entre eux sont-ils citoyens américains?

M. REID:

1. Oui. M. H. S. Clarke. Il n'est pas un ancien employé de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

2. Nom	Age	Emploi antérieur.
H.-S. Clark	26	au ch. de fer Nord-Canadien.
G. H. Patterson	26	au ch. de f. St-John-Quebec.
S.-W. Brodeau ..	28	au ch. de f. St-John-Quebec.
G. E. Dowling..	43	au ch. de fer Trans continental.
C.-R. Magrane..	18	au Pacifique-Canadien.
A.-E. Oulton ..	20	néant.
J.-W. Johstone .	20	au ch. de fer Nord-Canadien.
B.-H. Smith ..	20	au St-John-Quebec.
V.-H. Carruthers	20	néant.
J.-E. Stulz	17	néant.
E.-C. McCall ..	22	à l'Intercolonial.
N. Pettis	19	**néant.**
G. Bishop	20	néant.
R. Herrington..	23	au Transcontinental.
W. Ohearn	17	à l'Intercolonial.
F. McKinnon ..	42	à l'Intercolonial.

S.-W. Brodeau, G.-R. Magrane et J.-E. Stulz sont nés aux Etats-Unis.

GARES EXTREMES DU NORD-CANADIEN.

M. EMMERSON demande:

1. Le Gouvernement sait-il à qui appartiennent les propriétés où doivent être placés les termini du Canadian Northern Railway à Montréal, Winnipeg, Moosejaw, Vancouver, Port-Arthur, Port-Mann, Québec et à divers autres points, respectivement? Dans l'affirmative, au nom de qui sont les titres des propriétés respectives?

2. Le Gouvernement sait-il de quelles manière et au nom de qui a été émis le titre du droit de passage dudit Canadian Northern Railway dans le comté de Carleton?

M. REID:

1. Les gares susmentionnées, moins celles de Vancouver et de Port-Mann, sont la propriété de la compagnie dite Canadian Northern Railway System Terminals, Limited, dont le capital-actions est dans les mains de la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien. Les gares de Vancouver et de Port-Mann sont la propriété de la compagnie du Nord-Canadien du Pacifique, dont

les actions sont toutes dans les mains de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien.

2. Les droits de circulation à travers le comté de Carleton dans la province d'Ontario appartiennent à la compagnie du Nord-Canadien d'Ontario.

ENQUETES CONDUITES PAR DES AVOCATS DE RIMOUSKI.

* M. GAUVREAU demande:

1. Combien a-t-il été payé à M. Louis Taché et M. J. N. Pouliot, tous deux avocats de Rimouski, pour les enquêtes qu'ils ont faites depuis 1911?

2. Combien ont-ils tenu d'enquêtes chacun?

M. CODERRE:

1. Les Chemins de fer et Canaux: Louis Taché, $517.23; les Postes: Louis Taché, $260.15, et J. N. F. Pouliot, $400.

2. Les Chemins de fer et Canaux: onze enquêtes par M. Taché; les Postes, deux enquêtes par M. Taché, quatre par M. J. N. F. Pouliot.

ENCOURAGEMENT AU NORD-CANADIEN.

M. BURNHAM demande:

Quelle aide a été promise et donnée à la compagnie du Canadian Northern Railway ou quels autres arrangements ont été faits par le Gouvernement, directement ou indirectement, avec la compagnie ou quelques-unes de ses lignes subsidiaires, ou quelles propositions lui ont été faites depuis le commencement des pourparlers?

M. REID:

Le chemin de fer Nord-Canadien.

Aide pécuniaire.	Voté.	Versé au 31 décembre.
Section Swan River..	$ 374,606	$ 374,606
Ch. de fer O. & R. R..	1,534,526	1,534,526
Ch. de fer E. Y. & P..	91,200	91,200
	$ 2,000,332	$ 2,000,332
Le chemin de fer Nord-Canadien Alberta.. ..	$ 3,120,000	$ 2,832,024
Le chemin de fer Nord-Canadien de Québec.		
De Toronto à Sudbury.	$ 1,872,900	$ 1,872,960
De Toronto à Ottawa..	1,600,000	1,363,122
De Hawkesbury à Ottawa..	369,872	369,872
De Ottawa à Port-Arthur..	$10,920,000	6,518,516
	$14,762,832	$10,124,470
Le chemin de fer Nord-Canadien de Québec.		
De Garneau à Québec..	$ 523,820	$ 523,820
Embranchement de Saint-Jérôme..	97,280	97,280
Embranch. de Rawdon.	86,468	86,468
	$ 707,568	$ 707,568
Chemin de fer Nord-Canadien du Pacifique..	$ 6,300,000	$ 4,349,930
Chemin de fer d'Halifax et South-Western ..	$ 1,364,210	$ 1,364,210
Total..	$28,254,942	$21,378,534

Garanties.	Autorisées	Retiré au 31 décembre.
Chemin de fer Nord-nadien..	$17,256,584	$15,397,488 36
Chemin de fer Nord-Canadien.. ..	6,719,998	4,391,077 80
Chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario.	35,770,000	20,149,256 53
	$59,746,582	$39,937,822 19

Aucune subvention en terre n'a été faite directement au chemin de fer Nord-Canadien, mais cette dernière compagnie a reçu des entrepreneurs qui ont construit la ligne et le canal du lac Manitoba, la ligne de Winnipeg à la baie d'Hudson et la ligne Manitoba and Southern, 4,002,848 acres de terre.

Le "SAFETY FIRST."

M. BOURASSA demande:

1. Quel est ce M. Long qui donne des conférences aux employés de l'Intercolonial sur le "Safety First"?

2. Ce monsieur est-il payé par le Gouvernement pour donner ces conférences et, dans l'affirmative, quel est son salaire?

3. Ce monsieur est-il sujet britannique?

M. REID:

1. M. John Edwin Long est un ingénieur expert en matière de "Safety first", qui était auparavant au service du New-York-Central et de la ligne de l'Hudson; il est maintenant employé en cette qualité sur les chemins de fer de l'Etat.

2. $175 par mois.

3. Non.

LES FRAIS DE VOYAGE DE M. LE JUGE CLEMENT.

M. BOULAY demande:

Quel est le montant qui a été payé par le Gouvernement à l'honorable juge W. H. Clement, de la Colombie-Anglaise, pour frais de voyages, et qui a été déclaré par la cour comme ayant été retiré illégalement par ce dernier?

M. DOHERTY: $4,290.

M. ADELARD SAINT-AMOUR.

M. SEGUIN demande:

1. Le surintendant actuel du canal de Soulangec, M. Adélard Saint-Amour, remplit-il ses fonctions à la satisfaction du département?

2. Y a-t-il eu enquête sur la manière d'agir, comme surintendant, dudit M. Adélard Saint-Amour?

3. A la demande de qui cette enquête a-t-elle été faite?

4. Qui a présidé à l'enquête?

5. Quelles ont été les conclusions de la dite enquête?

M. REID:

2. Oui.

3. J. J. Bissonnette.

4. W. L. Shurtliff; Saint-Amour a été maintenu dans ses fonctions.

M. SEGUIN demande:

1. Quel est le nom du surintendant actuel du canal de Soulanges, et qui a-t-il remplacé?
2. Quel était le surintendant du canal de Soulanges le 21 septembre 1911?
3. Pour quelles raisons a-t-il été destitué?
4. Y a-t-il eu enquête?
5. Combien de temps son remplaçant a-t-il été en fonctions?
6. Y a-t-il eu enquête lorsque ce dernier a cessé d'agir comme surintendant du canal?

M. REID:

1. Il n'existe pas de situation qui corresponde à celle de surintendant sur le canal Soulanges. Le nom du surveillant est A. C. Saint-Amour.

2. L. A. Sauvé remplissait les fonctions de surveillant, le 1er septembre 1911.

3. Pour s'être mêlé activement d'élections.

4. On nous a soumis des témoignages donnés sous serment.

5. Depuis le mois de décembre 1911.

6. Il n'a pas cessé de remplir ses fonctions.

QUAI PROJETE A L'ASSOMPTION.

M. SEGUIN demande:

1. Le département des Travaux publics entend-il, dans les crédits supplémentaires, mettre le montant suffisant pour assurer la construction d'un quai en la ville de l'Assomption, sur la rivière de l'Assomption.
2. Des requêtes ou demandes ont-elles été faites pour obtenir telle construction?
3. Quels sont les motifs qui ont déterminé le retard de cette construction?

M. ROGERS:

1. Nous ne pouvons donner ces renseignements tant que les crédits supplémentaires n'auront pas été déposés devant le Parlement.

2. Oui.

3. Répondu sous le n° 1.

TRANSPORT DES DEPECHES ENTRE QUEBEC ET LEVIS.

*M. LEMIEUX demande:

1. Qui transporte les dépêches entre Québec et Lévis, et quel est le montant du contrat?

M. PELLETIER: Il n'y a pas eu encore de contrat de passé. Le ministre des Postes espère terminer les négociations qui se poursuivent depuis quelque temps avec la compagnie de la traverse de Lévis.

[M. Séguin.]

LA 20e BATTERIE DE FRASERVILLE.

*M. GAUVREAU demande:

1. Quel local a été loué à Fraserville pour y remiser les canons de la 20e batterie de l'artillerie de campagne canadienne?
2. Quel en est le propriétaire?
3. Quel est le chiffre du loyer?

M. SAM. HUGHES: 1. On n'a pas encore loué de local pour remiser les canons de la 20e batterie. On a loué cependant, pour une période de six semaines, l'automne dernier, la salle Dubé, à raison de $100; mais ce n'était que pour y donner l'instruction militaire.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

L'AVOCAT DE LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

M. GAUVREAU demande:

1. L'honorable ministre de la Marine se propose-t-il de demander à la commission du havre de Québec qui a remplacé M. l'avocat Stuart comme son aviseur légal, et quel est son salaire, afin d'en informer la Chambre?
2. Si oui, quand se propose-t-il de demander ce renseignement?

M. HAZEN: 1 et 2. Le 12 mars dernier, en réponse à une demande de renseignements le ministre de la Marine et des Pêcheries a informé l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau) que le département ne possédait aucun renseignement, quant à savoir si M. Stuart avait été ou non remplacé par un autre comme avocat de la commission du port de Québec ou quant à la rétribution attachée à cette situation. Depuis cette date, nous n'avons pas demandé d'autres renseignements à ce sujet. Cependant, si l'honorable député désire que le département de la Marine et des Pêcheries se procure ces renseignements pour lui, le ministre se fera un plaisir de communiquer avec les commissaires du port afin de les obtenir et de les soumettre à la Chambre.

QUAI DE L'ILE VERTE.

M. GAUVREAU demande:

1. Plainte a-t-elle été portée auprès du ministre des Travaux publics ou du ministre de la Marine, donnant avis que la terre enlevée de l'intérieur du quai de l'Isle-Verte était déposée en plein dans le chenal de la rivière?
2. Si oui, y a-t-il eu une réponse de donnée, par qui, et quel en était la teneur?

M. CODERRE: 1. Oui; une plainte a été faite au département de la Marine.

2. Oui. L'adjoint au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries a averti le ministère des Travaux publics, sous la surveillance duquel ces travaux de dragage se poursuivaient, de la plainte qui avait été

portée. L'ingénieur en chef du ministère des Travaux publics fit rapport que les matières enlevées par des dragues étaient déposées en dehors du chenal, et qu'elles ne pouvaient en aucune façon nuire à la navigation; plus que cela, il prétendait même que ces matières seraient enlevées par la débâcle, au printemps. L'adjoint au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries a fait parvenir ces renseignements au plaignant.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. Sexsmith.—Sommaire faisant connaître combien le gouvernement a déboursé pour achat d'eau en bouteille et distillée, à Ottawa, depuis le 1er janvier 1912 jusqu'au 1er mars 1914; quelle est actuellement la dépense quotidienne pour la fourniture de l'eau en bouteille et distillée.

Par M. Sinclair.—Etat faisant connaître quelle a été la somme totale payée à titre de pensions par le département de la Milice et de la Défense au cours de l'année terminée le 31 mars 1913; quel est le nombre d'officiers de la Milice actuellement sur les bordereaux de solde des corps permanents; quel est le nombre de soldats porté sur ces mêmes bordereaux; combien de soldats ont été enrôlés en 1913; combien ont déserté en 1913; quelle est la somme totale dépensée par le département de la Milice et de la Défense, au cours de l'exercice financier 1912-13, pour le compte de la solde des officiers et les appointements des fonctionnaires employés à quelque titre que ce soit par le département à Ottawa ou ailleurs, et quelle a été la somme globale payée aux soldats des corps permanents, au cours dudit exercice 1912-13.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

IMMIGRATION DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. OLIVER: Je désire demander au ministre de l'Intérieur (M. Roche), s'il est prêt à faire une déclaration relativement à ce que décidera le Gouvernement au sujet de l'immigration dans la Colombie-Anglaise. Le décret du conseil qui interdisait l'immigration des artisans jusqu'au 31 mars est expiré et je suis sûr que la Chambre et le pays seront heureux d'apprendre ce qu'a décidé le Gouvernement, si toutefois il a pris une décision.

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Ce décret du conseil a été prorogé pour six autres mois.

LA DISPARITION DU "KARLUK."

M. OLIVER: Je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), si le Gouvernement a décidé d'envoyer une expédition à la recherche du "Karluk." J'ai vu à ce sujet une nouvelle dans les journaux et je voudrais savoir si elle est exacte.

L'hon. M. HAZEN: (ministre de la Marine et des Pêcheries): La nouvelle que l'honorable député a vue dans les journaux est absolument sans fondement. Aucune décision de ce genre n'a été prise.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BUDGET DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. White l'invitant à siéger en comité des subsides et sur l'amendement déposé par M. Graham.

M. L. J. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): C'est après avoir longtemps hésité, monsieur l'Orateur, que j'ai décidé de prendre part à ce débat, et quand j'envisage les difficultés qui se présentent au moment où je vais parler, je me rends compte qu'elles ont un double caractère. Avant tout, j'entre dans la discussion après plusieurs de mes honorables collègues, des deux côtés de la Chambre, qui ont étudié la question dans des discours bien documentés et on pourra penser qu'il me sera impossible d'éviter de tomber dans des répétitions fastidieuses. Secondement, je dois dire que je n'ai pas l'intention de discuter le sujet en partisan, mais bien au point de vue du bien public et dans l'intérêt de ma province. Je vous donne l'assurance, monsieur l'Orateur, que je ne fatiguerai pas la Chambre en citations et que je ne m'égarerai pas dans une masse de difficultés techniques, parce que je ne suis pas versé dans la connaissance du génie civil et que cela ne changerait en rien l'opinion que j'ai sur la question. Pour me permettre d'exposer mes idées d'une façon convenable, il est nécessaire que j'entreprenne l'historique de cette voie ferrée; aussi, avec la permission de la Chambre, je ferai un résumé de la discussion qui a eu lieu ici quand a été votée la loi stipulant la construction du chemin de fer Transcontinental national et je dirai également comment les travaux ont été exécutés. Je passerai ensuite à l'examen du rapport des commissaires et je m'efforcerai de montrer quel est le devoir du Gouvernement à ce sujet.

Quand le projet de loi créant le chemin de fer Transcontinental national a été déposé en 1903, le Gouvernement a rencontré en beaucoup d'endroits une opposition très hostile. D'abord la compagnie du Pacifique-Canadien ne pouvait pas envisager sans crainte l'envahissement, par un concurrent, du territoire sur lequel elle avait alors un

véritable monopole, et les amis de cette compagnie prétendirent qu'il n'était pas juste de la part du Gouvernement d'engager le crédit du pays pour créer une concurrence à une entreprise particulière. Ils prétendirent aussi que le Pacifique-Canadien avait fait beaucoup pour le développement de notre grande région de l'Ouest et qu'il n'était rien que juste qu'on lui laisse récolter le bénéfice que lui avaient acquis les dépenses déjà effectuées. Le Gouvernement d'alors répondit à ces arguments qu'en effet le Pacifique-Canadien avait fait beaucoup pour le Canada, mais que le Canada avait aussi fait sa part pour le Pacifique-Canadien. C'était vrai que grâce à la campagne entreprise par la compagnie sous forme de distribution de brochures, des immigrants avaient été encouragés à s'établir sur nos terres de l'Ouest; mais d'autre part le développement de cette région était tel que le Pacifique-Canadien ne pouvait pas lui donner satisfaction, et la formation d'une autre compagnie ne serait pas une concurrence injuste à opposer au Pacifique-Canadien qui était impuissant à faire face tout seul au développement de nos prairies de l'Ouest.

Le Gouvernement de l'époque se trouva alors en présence de l'opposition du parti tory. On a dit que le devoir de l'opposition était de s'opposer, et l'opposition du jour fit de son mieux pour s'opposer à l'idée de voir le Canada construire un chemin de fer transcontinental. L'opposition du parti tory prit des formes variées. Quelques membres de l'opposition prétendirent que la construction du Grand-Tronc-Pacifique devait se terminer sur les rives des Grands lacs. D'autres pensaient que si le Grand-Tronc-Pacifique devait être entrepris, il serait préférable de le construire de Winnipeg à North-Bay et de le rattacher à cet endroit avec le réseau du Grand-Tronc. Enfin des membres du parti conservateur qui avaient à leur tête l'ex-député du comté de Jacques-Cartier (M. Monk) étaient d'avis que s'il était nécessaire de construire un chemin de fer national transcontinental, il serait préférable d'établir, pour remplacer le projet du Gouvernement, une ligne traversant notre territoire de colonisation, de façon à la réunir à d'autres lignes de chemins de fer situées au sud et au nord du Saint-Laurent. Non seulement le Gouvernement libéral de 1903 eut à faire face à l'opposition de la compagnie du Pacifique-Canadien et de ses amis; non seulement il dut lutter contre l'opposition de ses adversaires à la Chambre, mais il eut à faire face à l'opposition d'un de ses propres partisans. L'honorable M. Blair, qui avait été jusqu'alors ministre des Chemins de fer et des Canaux, se sépara du Gouvernement parce qu'il était d'opinion que ce serait faire du tort à l'Intercolonial que de construire une voie qui lui serait parallèle et qui serait louée à une autre compagnie. M. Blair était en faveur de prolonger l'Intercolonial par le Canada-Atlantique, de Montréal à Parry-Sound, de façon à entrer en concurrence comme la ligne de l'Etat pour le trafic de l'Ouest.

Il prétendait que la construction d'une ligne comme celle que le Gouvernement désirait, entraînerait une dépense injustifiable, que c'était inutile de se lancer dans une semblable entreprise, que la voie traverserait une région stérile et que la ligne ne paierait jamais ses dépenses. On disait que le Gouvernement n'avait pas de renseignements suffisants pour entreprendre des travaux aussi vastes. Quiconque parmi mes collègues lira le compte rendu des débats qui ont précédé l'adoption de la loi créant le Transcontinental national, admettra que c'est là un résumé exact de ce qui s'est passé.

Le Gouvernement du jour prétendit que cette opposition n'était pas justifiée. Il avait toute confiance dans l'avenir du pays et pensait que le temps était venu de rendre justice aux agriculteurs de l'Ouest et de leur procurer un débouché pour leurs produits sur les marché du monde. En même temps, le tracé de la ligne fut préparé de façon à rendre justice non seulement à l'Ouest, mais aussi à l'Est, non seulement à la nouvelle région située à l'ouest du lac Supérieur, mais aussi aux vieilles provinces qui avaient formé au début le Canada. Vous entendez très souvent dire qu'il y a dans le pays des gens qui pensent que le Canada commence sur les rivages de l'Atlantique et se termine sur les rives orientales du lac Supérieur. D'autre part, il y en a qui s'imaginent que le Canada ne commence qu'à l'ouest du lac Supérieur. Dans ma propre province, il y a des politiciens qui, dans les assemblées publiques et par tous les moyens, cherchent à soulever les passions populaires; ils prétendent que la province de Québec étant la plus ancienne et habitée par des descendants de Français, ne devrait pas se montrer favorable à l'immigration, car plus le nombre des immigrés sera considérable, plus vite nous serons submergés, puisque dans ce pays c'est la majorité qui gouverne et fait les lois.

J'appartiens à la province de Québec; je suis fier de ma province et de ma nationa-

lité, mais Dieu merci, je ne suis pas de ceux qui s'opposent à l'agrandissement et à la prospérité du Canada. Nous devons faire tout en notre pouvoir pour hâter le développement de l'Ouest canadien, et il n'est que juste que nous donnions à ceux qui sont venus se fixer au milieu de nous tous les moyens de réussir; il ne faut pas qu'ils aient sujet de regretter d'être venus travailler côte à côte avec nous.

Mais d'un autre côté, il ne faut pas oublier que les anciennes provinces ont également le droit d'être entendues et d'être traitées avec justice par les autorités fédérales. La construction du chemin de fer Transcontinental a été entreprise pour offrir un débouché aux produits de l'Ouest, pour faire concurrence au chemin de fer Pacifique-Canadien, ainsi que le demandaient les cultivateurs, pour ouvrir à la colonisation de nouvelles régions dans les provinces d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick et pour permettre à toutes les parties du Canada de participer aux avantages de l'énorme trafic que nous attendons de l'Ouest.

C'est dans cette intention patriotique que la construction du Transcontinental a été décidée; quand le Gouvernement du temps soumit le projet au Parlement, ce n'est pas seulement sa parole qu'il engageait, ni celle du parti libéral, mais celle du pays tout entier. Il s'agit d'un contrat régulier, passé entre le Parlement canadien d'une part et le Grand-Tronc-Pacifique d'autre part. Or, le gouvernement canadien représente toutes les provinces de la Confédération. Quelles sont les raisons que nous avons données aux électeurs pour leur faire accepter cette politique, à l'élection générale de 1904? Nous leur avons donné l'assurance que chaque province recevrait sa part de justice. Il est vrai que les deniers publics étaient employés à donner un débouché aux produits de l'Ouest, mais le contrat fait entre la compagnie et le Gouvernement a été ratifié et approuvé par les électeurs, parce que l'entreprise rendait justice à toutes les provinces.

Pour des raisons bien évidentes, je ne discuterai pas la question de savoir ce que devait coûter ce chemin de fer. Le principe en a été accepté par les électeurs en 1904, et de 1904 à 1908, pendant l'exécution des travaux, tout le monde se rendit compte que l'entreprise coûterait plus cher qu'on ne l'avait d'abord supposé. Mais cette question de dépenses fut de nouveau soumise aux électeurs, pendant l'élection de 1908. D'un bout à l'autre du pays, l'élection se fit presque uniquement sur cette question. Le cri de ralliement du parti libéral était: Laissez Laurier finir son œuvre; permettez au Gouvernement de terminer l'entreprise; autorisez le Gouvernement à continuer les dépenses, car ce dont le pays a besoin, c'est un chemin de fer conforme aux stipulations du contrat et de la loi votée par le Parlement en 1903.

Je ne défends pas ce projet parce qu'il a été entrepris par l'ancien Gouvernement; je le défends parce que je veux une ligne construite conformément aux dispositions du contrat et conformément à la loi votée par le Parlement.

Le ministre de la Justice disait l'autre jour, ici même, que les pensions de retraite étaient payées en vertu d'un contrat et que ce contrat doit être respecté. S'il est juste de respecter le contrat concernant les pensions de retraite, comme le prétend le ministre de la Justice, n'ai-je pas également le droit de dire que le contrat fait avec le Grand-Tronc-Pacifique doit être aussi respecté par le Gouvernement actuel? Le même principe et le même raisonnement sont en jeu.

Mais il y a encore d'autres raisons de s'en tenir à l'arrangement de 1903. Le coût de cette entreprise a été payé, en partie avec l'excédent de recettes des différents exercices et, en partie, avec le produit des obligations vendues aux capitalistes anglais. Qu'est-ce qui a induit les capitalistes anglais à acheter ces obligations? Les bailleurs de fonds ont acheté les obligations parce qu'une loi votée par le Parlement canadien autorisait le Gouvernement à les garantir et parce qu'il était dit dans cette loi que le Gouvernement construirait un chemin de fer de première classe. Cependant, le Gouvernement de 1914 déclasse la ligne, et en agissant ainsi ne diminue-t-il pas la valeur des garanties données aux porteurs d'obligations? Bien que le Gouvernement se prétende le maître du pays, il n'en est que l'administrateur et c'est la première fois que je vois un administrateur faire tout en son pouvoir pour déprécier la valeur des biens confiés à son administration. Quelle confiance la publication de ce rapport va-t-elle inspirer aux porteurs d'obligations dans le monde entier? Les ministres peuvent prétendre que ce rapport est publié pour faire connaître la mauvaise administration de leurs prédécesseurs; ils peuvent prétendre qu'ils agissent ainsi dans l'intérêt public; mais quel intérêt public y a-t-il à répandre à l'étranger la fausse impression que le gouvernement du pays a

livré le Trésor public au pillage et à la corruption? Si cette croyance se répand au dehors, quel avantage le pays en retirera-t-il? Aucun.

Il y a un autre côté de la question au sujet duquel je tiens à dire quelques mots. Le Gouvernement actuel a non seulement déprécié la valeur des garanties données aux bailleurs de fonds, mais il a aussi commis une injustice envers les différentes provinces. Quand ces dernières sont entrées dans la Confédération, elles ont livré au gouvernement central toutes leurs sources de revenus et n'ont conservé que les services qui entraînent des dépenses. C'est pour cette raison que nous avons vu, de temps à autre, les gouvernements provinciaux s'adresser au gouvernement fédéral et demander une plus équitable répartition des revenus. Leurs réclamations ont été trouvées tellement justes qu'à plusieurs reprises le gouvernement fédéral a voté des lois accordant aux provinces une plus forte proportion des recettes. Les revenus des provinces sont peu de choses, comparés à ceux du gouvernement fédéral, mais les dépenses sont considérables. Quand la loi décrétant la construction du Transcontinental national fut votée, les gouvernements des provinces d'Ontario et de Québec, confiants que le contrat serait respecté à la lettre, firent de fortes dépenses pour faire arpenter les terres et établir des villages qui devaient hâter le développement du pays, lorsque le chemin de fer serait en exploitation. Pouvez-vous croire un seul instant, monsieur l'Orateur, que le gouvernement de Québec aurait fait toutes les dépenses qu'il a faites à la Tuque et à beaucoup d'autres endroits le long de la ligne, s'il avait supposé qu'un changement de gouvernement entraînerait un changement dans la qualité de la voie et que tous ces villages, au lieu d'être sur la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique, ne seraient que sur une ligne secondaire, n'ayant presque pas de trafic? Je dis que s'il avait prévu ce qui est arrivé, le gouvernement de Québec n'aurait pas songé un seul instant à faire ces dépenses.

Depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, j'ai entendu des représentants des Provinces maritimes revendiquer les droits de leurs provinces et, tout dernièrement encore, j'entendais les représentants de l'île du Prince-Edouard demander que la Constitution fût ignorée, pour que le nombre des représentants de cette province dans cette Chambre ne fût pas diminué. Quand les députés des Provinces maritimes luttent pour la défense des droits et des prérogatives de ces provinces, personne ne leur en fait un reproche. Quand les députés de la province d'Ontario revendiquent leurs droits et disent au Gouvernement quelles sont ses obligations envers cette province, nous reconnaissons qu'ils agissent dans la limite de leurs droits. Personne ne fait d'objection quand les représentants de l'Ouest défendent les droits de leurs provinces, mais chaque fois qu'un député de la province de Québec élève la voix pour revendiquer les droits de sa province, il se trouve des députés et des journaux pour lui reprocher de faire appel aux passions et de faire de la politique de clocher. Je maintiens que la province de Québec a autant le droit que les autres provinces de la Confédération d'exiger d'être traitée avec justice. Je ne demande pas de faveur pour ma province; nous ne demandons que justice—une justice égale pour tous.

La construction du Transcontinental a donné à la population de l'Ouest le débouché qu'elle demandait pour l'écoulement de ses produits. Osera-t-on prétendre qu'en dépréciant la ligne, le Gouvernement a rendu justice à Ontario, à Québec et aux Provinces maritimes? Assurément non. La loi fut votée par le Parlement avec l'entente que le contrat serait scrupuleusement respecté, en justice pour tous les intéressés et le Gouvernement, en s'efforçant de défaire ce que le Parlement a fait en 1903, manque à son devoir, car ce n'est pas ce mandat qu'il a reçu des électeurs en 1911. La loi a été votée par le Parlement en 1903; en 1904, les électeurs ont approuvé le Gouvernement d'avoir fait voter cette loi, et en 1908, les électeurs, sachant que les dépenses dépasseraient les évaluations, ont imposé à l'ancien Gouvernement la tâche de continuer les travaux. Dans ces circonstances, M. Gutelius et M. Lynch-Staunton ou Staunton-Lynch n'avaient pas le droit, pour un honoraire de $65,000, de mettre de côté la décision prise par le Parlement en 1903 ni le verdict rendu par les électeurs en 1904 et en 1908. Si le Gouvernement voulait rapporter la loi, pourquoi n'a-t-il pas déposé un projet à cet effet, en 1912, en 1913 ou en 1914? Il sait parfaitement que même ses partisans n'auraient pas appuyé une semblable proposition; il sait que sous notre régime démocratique, une pareille conduite ne pourrait qu'aboutir à l'anarchie. Avant de déclasser la ligne, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas consulté les électeurs et demandé leur assentiment?

Voilà ce qu'il n'a pas osé faire, car il savait que le peuple n'approuverait pas cette ligne de conduite. En répandant partout le rapport de cette commission, préparé dans le but formel de préjuger l'opinion publique à l'endroit de leurs adversaires, les ministres ignorent-ils qu'ils établissent un précédent dont on pourra se servir contre eux, lorsqu'ils seront forcés d'abandonner la direction des affaires de ce pays? Leur passage à la tête de l'administration sera de courte durée; ils sèment le vent aujourd'hui, demain ils récolteront la tempête. Depuis qu'ils exercent le pouvoir, ils ont accompli des actes administratifs qui leur tiennent au cœur; cependant, imaginent-ils qu'ils seront heureux si, après avoir, à leur estime, fait tout en leur pouvoir pour accentuer le progrès du pays, ils voient leurs successeurs rapporter les lois qu'ils ont fait voter? En somme, les électeurs du Canada sont des gens honnêtes; certains peuvent faire exception à cette règle, mais, considérés comme formant un tout, les électeurs du Canada, je l'affirme, obéissent à des mobiles honorables et dignes de respect. Par la défaite du parti libéral, le 21 septembre 1911, le peuple du Canada a donné au parti tory l'ordre d'administrer les affaires de notre pays d'après les idées que ce parti professait, mais il n'a pas donné à nos adversaires le mandat d'anéantir tout ce qui avait été créé par ses prédécesseurs. La mission du parti victorieux était de développer les ressources de ce pays, non pas de ruiner le crédit de ce dernier; il devait rendre le Canada prospère. Il n'a pu réussir à assurer cette prospérité, pourtant, il aurait dû s'en tenir formellement aux limites du mandat qu'il avait reçu. Si le parti tory ne pouvait rien pour le progrès du pays, son devoir le plus élémentaire était de ne pas détruire ce qu'il avait reçu pour mission de conserver intact.

Au premier ministre qui a écouté mes observations je dis: Il existe au Canada un grand nombre d'électeurs qui ont mis leur confiance dans le parti conservateur qui dirige maintenant les affaires du pays, parce qu'ils ont cru que sous la direction du très honorable chef du cabinet conservateur, ils auraient un gouvernement loyal, honnête et progressif. Mon très honorable ami croit-il qu'il a répondu à la confiance du peuple, lorsqu'il a nommé une commission semblable à celle dont nous discutons les actes, en ce moment, et lorsqu'il a assumé la responsabilité encourue par le bureau de direction de la presse de son parti, en répandant par tout le pays de fausses données, et cela douze mois avant le dépôt de ce rapport en cette Chambre, à seule fin de laisser croire à tort que le pays avait été volé de $40,000,000, alors que, le rapport déposé, on constate que ce document ne corrobore en rien de pareilles affirmations? Il n'est pas juste à l'endroit du pays, à l'endroit du Parlement et à l'endroit même du très honorable premier ministre qu'on ait essayé ainsi de leurrer le peuple. Je sais que nous ne pouvons forcer certains honorables membres de la droite d'ajouter foi en l'opposition, mais au-dessus de la politique de parti et du désir de demeurer à la direction des affaires il y a l'intérêt public qu'on doit toujours respecter.

En terminant ces quelques observations, j'exprime l'espoir que le rapport, tel qu'il est maintenant, démontrera la sagesse de la politique suivie par l'ancien gouvernement, et j'ose espérer qu'avant qu'il ne soit trop tard les ministres en reviendront à l'ancienne entreprise et qu'ils rendront au chemin de fer de l'Etat son rang et ses qualités. S'ils suivent une autre voie, nous les attendrons aux bureaux de vote, alors qu'ils seront condamnés, parce qu'il faut s'en tenir à cette convention, telle qu'elle a été signée et telle qu'elle a été approuvée parce Parlement, en 1903, et par le peuple de ce pays, en 1904 et en 1908.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) (N.-E.): Monsieur l'Orateur, il y a onze ans, le gouvernement d'alors soumettait à ce Parlement une proposition disant que l'heure était venue, dans l'histoire du Canada, d'entreprendre la construction d'un second chemin de fer transcontinental. On soumit au Parlement une convention arrêtée avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique du Canada, et contenant un exposé des motifs qui avait engagé le Gouvernement à entreprendre ce travail et à demander au peuple de ce pays de fournir les fonds nécessaires à son exécution.

Il vaut peut-être aussi bien pour nous, dès le début de notre examen de la question, voir ce que fut l'idée primitive de ce projet. Je lis ce qui suit dans la convention arrêtée, le 29 juillet 1903, entre le gouvernement d'alors et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique:

Considérant que, par suite de l'accroissement de la population et du commerce, au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, et afin d'ouvrir de nouvelles régions fertiles à la colonisation dans toutes les provinces et dans tous les territoires qui sont encore privés des avan-

tages d'une voie ferrée, et en vue de l'augmentation rapide et toujours plus étendue de l'industrie et du commerce du Dominion, il est de l'intérêt du Canada qu'une voie de chemin de fer, destinée à assurer l'échange le plus direct et le plus économique du trafic entre l'est du Canada et les provinces et territoires qui se trouvent à l'ouest des Grands lacs; à ouvrir et à développer la zone septentrionale du Dominion, à donner de l'élan au commerce domestique et étranger du Canada et à encourager le commerce par les ports canadiens, soit construite et exploitée en qualité de chemin de fer public, à travers le Dominion d'un océan à l'autre, mais toujours dans les limites du Canada.

Tel est le principe même du projet présenté alors par le parti libéral et qui fut approuvé, chaque fois que les électeurs ont eu l'occasion de le discuter et de le juger.

Mais si nous constatons que ce rapport ridicule, dans son caractère machiavélique et faux, dans ses allégués, est soumis au peuple canadien, en cette occurrence, nous ne devons pas oublier que jamais, au cours des six dernières années écoulées, un conservateur pouvant parler au nom de son parti n'a pas voulu déclarer qu'on ne devrait pas construire ce chemin de fer transcontinental où et quand le parti libéral a proposé de le construire. Les honorables membres de la droite nous disent que, lorsque ce projet fut soumis au Parlement, le premier ministre d'alors a dit au peuple canadien que cette voie ferrée ne coûterait que $13,000,000 et que le ministre des Finances de ce temps-là a déclaré que cette entreprise ne coûterait que $61,000,000. Arrêtons-nous, un instant, à étudier l'exactitude de ces allégations et à constater jusqu'à quel point on a tenu compte de cette question du coût, en cette Chambre même, lorsque le Parlement a adopté ce statut, en 1903. Tout le monde sait que la partie septentrionale du Canada, entre Winnipeg et Québec et entre Québec et Moncton, possédait des ressources naturelles et très riches encore inexploitées. Les divers services de l'administration et la déclaration de M. Schreiber démontre que des ingénieurs, sir Sandford Fleming, entre autres, avaient fait des rapports sur l'état de cette partie du pays.

Ces renseignements permirent à M. Schreiber de préparer des calculs qu'il remit au ministre des Finances d'alors qui s'en servit pour baser son évaluation de $61,000,000. Tous ceux qui faisaient alors partie du Parlement connaissaient les circonstances dans lesquelles ces calculs avaient été préparés. Tous savaient qu'on n'avait fait ni sondages ni levé pratique du terrain sur lequel on devait asseoir la voie et que, par conséquent, on ne pouvait en arriver à des calculs définitifs. Aussi personne n'était en mesure de dire à $10,000,000 près, quelle sommee il faudrait pour construire ce chemin de fer. Bien que les députés conservateurs eussent déclaré, au cours des années suivantes, que le chef de la gauche, aujourd'hui, avait affirmé que le coût de ce chemin de fer ne représenterait que $13,000,000, tous savaient que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) ne parlait que de l'intérêt sur le prix calculé par M. Schreiber. Mais les honorables membres de la droite n'ont pas voulu accepter ses chiffres. Qu'ont-ils dit? Mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), un membre du présent cabinet, a dit, dans ce temps-là, au pays que ce chemin de fer coûterait $73,000,000. L'honorable représentant de Peel (M. Blain) a dit partout que le coût de cette entreprise atteindrait $100,000,000. Au jugement de l'ancien ministre des Chemins de fer, M. Haggart, cette entreprise entraînerait une dépense de $125,000,000. De son côté, l'honorable député de Hasting-ouest (M. Porter) disait que l'exécution de cette entreprise coûterait $150,000,000. Vous-même, monsieur l'Orateur, avez alors exprimé votre avis sur le coût de cet ouvrage. Vous saviez que ce dernier coûterait plus de $13,000,000 ou de $61,000,000, puisque vous avez dit que ce coût représenterait $125,000,000. Vous ne vous êtes pas trompé. Un membre éminent de la gauche de ce temps-là, l'honorable député de Toronto-Ouest (sir Edmund Osler) a affirmé que ce chemin de fer coûterait $200,000,000. Le très honorable premier ministre a dit qu'en toute probabilité cette voie ferrée coûterait de $75,000,000 à $100,000,000 et qu'à cause du 0.4 p. 100 de pente, on ne pouvait dire, d'avance, à $10,000,000 près, ce que ce chemin de fer coûterait.

Lors des élections de 1904, les agents électoraux de mon très honorable ami dans la province de la Nouvelle-Ecosse déclaraient que ce chemin de fer coûterait $130,000,000. A ces mêmes élections, chacun des candidats conservateurs, qui ont démandé l'appui des électeurs s'est engagé envers ces derniers à combattre le Gouvernement, si ce dernier tentait d'imposer aux contribuables de ce pays un fardeau que rien n'excusait. On vit alors tous les conservateurs, du plus grand au plus petit, faire des calculs dans le but de démontrer, en piastres et cents, l'énormité du fardeau imposé aux contribuables, si l'on construisait ce chemin de fer. Qu'est-il arrivé? Il ne pouvait s'agir du coût; cette question n'occasionnait pas de débat, en cette Chambre, parce que le Parlement savait, d'une façon évidente, que l'In-

tercolonial, qui s'étend de Québec à Sydney, avait coûté $78,953 par mille. Voyons le coût des chemins de fer aux Etats-Unis et dans d'autres pays. Aux Etats-Unis, les chemins de fer qui ne sont pas de ce type élevé coûtent $64,000 par mille; en Allemagne, ils coûtent $107,000; en France, $126,000; en Russie, $83,000; en Autriche, $87,000. En Angleterre, où la préparation de l'assiette de la voie coûte des prix énormes, le coût moyen est $272,000 par mille.

On a cité ces chiffres, au Parlement, en 1903, et le Parlement et le pays savaient que le coût de cette entreprise serait considérable, en vérité, ce qui ne l'a pas empêché d'assumer cette responsabilité. Quelle fut l'attitude qu'a prise le chef du Gouvernement, alors chef de l'opposition? Est-ce contre le coût qu'il s'insurgea? Nullement. Ce chemin de fer, disait-il, devrait aller d'un océan à l'autre, afin de favoriser le développement de nos ports de l'Atlantique—aux terminus de la section tant décriée Québec-Moncton—et ce chemin de fer devrait appartenir à l'Etat.

A cette époque-là, ce n'est pas le coût de l'entreprise qui préoccupait l'opposition: c'était de savoir si le chemin de fer appartiendrait au Gouvernement ou si le Gouvernement serait la chose du chemin de fer. Voilà la question qui fut posée au peuple. Aux yeux de ceux d'entre nous qui étaient ici en 1903, il est bien évident que quiconque se plaint d'avoir été mal informé quant au coût de l'entreprise cherche simplement à tromper les gens dans le but de leur faire ajouter foi au rapport le plus absurde dont le Parlement ait jamais été saisi. Celui-là rit dans sa barbe qui vient nous parler du coût du chemin de fer et prétendre que ce sont les évaluations de 1903 qui constituent le point essentiel. Les gens ne savaient-ils pas à quoi s'en tenir?

M. SEXSMITH: Non.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami ne le savait pas, c'est qu'il n'avait pas ajouté foi aux paroles de son chef. En 1904, la population du Canada se prononçait en faveur d'un nouveau transcontinental pour les objets et aux conditions stipulés au contrat intervenu entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement était alors maintenu au pouvoir, et la construction de la ligne fut commencée. Dans les années qui suivirent, cette entreprise provoqua de temps à autre quelque discussion. En 1908, le représentant de Toronto-nord (M. Foster), aujourd'hui titulaire du portefeuille du Commerce, portait le coût du Transcontinental à $155,000,000. La même année, l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) déclarait ici même que l'établissement de cette ligne entraînerait, d'après les évaluations des ingénieurs, une dépense de $114,000,000. La même année encore—et les travaux étaient alors peu avancés—le chef actuel du Gouvernement (M. Borden) disait que ce chemin de fer reviendrait à $161,724,185 ou, en chiffre ronds, à $167,000,000, y compris le coût des installations de tête de ligne. Voilà ce que disaient des membres des deux côtés de la Chambre avant l'élection générale de 1908. Et le Gouvernement qui en appela au peuple cette année-là après avoir ainsi annoncé quel serait le coût probable de l'entreprise, était maintenu au pouvoir par une majorité écrasante et se trouvait par là autorisé à poursuivre les travaux.

Je me suis efforcé de traiter sans parti pris cette question dont les ministériels cherchent à faire l'épouvantail le plus terrifiant. Les journaux conservateurs s'accordent à reconnaître que mon honorable collègue de Renfrew-sud (M. Graham) a fait un discours magistral, mais ils prétendent qu'il n'a pas parlé du coût de l'entreprise. Les ministériels ayant soulevé cette question, j'ai voulu la traiter carrément; pour cela, j'ai fait voir que nul membre conservateur du Parlement n'a été induit en erreur, en 1903, 1904 ou 1908, sur cette question du coût, et que tous les députés qui ont sollicité le renouvellement de leur mandat savaient que le chemin de fer coûterait entre 100 millions et $150,000,000.

Mais il y a quatre ans, le 30 septembre 1910, M. MacPherson, aujourd'hui adjoint du président de la commission, portait à $143,000,000, soit à $78,000 par mille, le coût de cette entreprise. Le 10 mars 1911, M. Gordon Grant, qui était alors et est encore ingénieur en chef de la ligne, arrêtait une évaluation de 145,339,000 ou de $80,565 par mille, non compris le coût des installations de tête de ligne: c'était au moment où le parti libéral allait cesser d'exercer le pouvoir.

Quand nos adversaires furent arrivés au timon des affaires, ils prirent les mesures qui ont abouti au dépôt de ce rapport. En février 1912, le ministre des Chemins de fer (M Cochrane) faisait et déposait une évaluation d'après laquelle le coût du chemin de fer devait alors être de $171,000,000, soit de $95,000 par mille, quand M. Gordon Grant, qui jouissait de la confiance du Gouvernement actuel, avait déclaré sous le régime libéral que le che-

min de fer coûterait $145,000,000. Un an plus tard, le 18 avril 1913, le Gouvernement faisait encore une autre estimation d'après laquelle le coût de l'entreprise se trouvait réduit à $161,307,800, y compris $15,000,000 pour les têtes de ligne et autres installations dont le coût avait été exclusivement déterminé sous le régime actuel. Par conséquent, si l'on déduit de ces 161 millions les $15,000,000 que le Gouvernement consacre aux installations de tête de ligne, on constate que le coût estimatif de ce chemin de fer est encore de $145,000,000 comme il l'était sous le régime libéral, en mars 1911: autrement dit, abstraction faite de l'estimation excessive de février 1912, estimation dont l'objet saute maintenant aux yeux, l'ingénieur tenu de rendre compte de toutes les dépenses relatives au Transcontinental depuis six ans qu'il occupe son poste, s'en tient toujours rigoureusement à l'évaluation arrêtée sous le régime libéral.

J'affirme donc sans craindre d'être contredit que depuis les débuts de cette entreprise, depuis le premier jour où l'on a fait part au public d'évaluations faites par des ingénieurs après mûr examen de la question, on n'a jamais pu démontrer que le parti libéral s'est trompé dans ses prévisions ou qu'il a induit le pays en erreur de quelque manière au sujet de cette entreprise. En 1903-1904, en 1908 et en 1911, le peuple canadien se prononçait en faveur de l'établissement d'un second transcontinental et déclarait que ce chemin de fer venait à son heure; et de tous les ministériels d'aujourd'hui, il n'en est pas un seul, j'en suis bien sûr, qui eût osé aller dire aux électeurs, en 1911, que sir Wilfrid Laurier avait commis une bévue en leur demandant, en 1904, d'approuver la construction de cette voie ferrée.

L'élection de 1908 fit éclore les révélations les plus scandaleuses; c'est alors qu'on lança contre le Gouvernement les accusations les plus inconcevables. Au plus fort de la mêlée, les hâbleurs de hustings, les feuilles de chou sans nom s'étendaient avec délices sur la corruption effrénée à laquelle donnait lieu la construction du Transcontinental. Quand nos adversaires n'ont rien de mieux à faire, il laissent ainsi courir la folle du logis et se plaisent à faire de ces assertions insensées à la tribune populaire et dans les journaux.

Lorsque, par un singulier retour des choses, ils eurent été appelés à prendre en mains la direction des affaires du pays, ils tentèrent de prouver les accusations lancées contre l'ancien Gouvernement en instituant la commission Morine; mais le jour où Morine dut rentrer dans l'ombre, où la commission dont il était président cessa tout à coup ses investigations, nos adversaires se trouvèrent dans une impasse. Il leur fallait imaginer quelque autre chose dans le même ordre d'idées; c'est alors qu'ils songèrent au Transcontinental et décidèrent de nommer deux commissaires dont ils seraient absolument certains, deux hommes sachant comment s'y prendre et capables de trouver matière à un rapport dont ils pourraient tirer quelque avantage au point de vue politique. Mais ils ne se demandèrent pas quel effet un tel rapport aurait sur le crédit du pays.

Nombre de membres de la droite, j'en suis sûr, se sont fait dire par des hommes d'affaires de leur circonscription respective et d'autres parties du pays, que l'on s'est gravement trompé en faisant rédiger un tel rapport. Par le temps qui court, le ministre des Finances n'est pas précisément sur un lit de roses; chaque courrier arrivant de Londres ou d'ailleurs vient lui rappeler que le Gouvernement a commis une erreur flagrante en sacrifiant le crédit du Canada pour se donner la satisfaction de prouver que les assertions qu'il faisait avant les élections étaient fondées.

Puisque l'on croyait qu'il y avait lieu d'instituer une enquête, pourquoi ne l'a-t-on pas fait tenir par une commission parlementaire? Pour quelle raison le Gouvernement n'a-t-il pas fait charger un comité spécial de la Chambre du soin d'élucider la question et de faire des investigations au grand jour? Les ministériels n'ont aucune confiance en eux-mêmes; craignant de ne pouvoir assez parfaitement accomplir certaine besogne dans l'intérêt de leur parti, ils ont eu recours aux services de deux amis politiques. Pourquoi n'ont-ils pas institué une commission royale composée de juges? Puisqu'ils pensaient que l'entreprise avait été mal dirigée, qu'est-ce qui les empêchait de charger des membres de la magistrature canadienne, des hommes qu'on ne saurait soupçonner d'être mus par l'esprit de parti, de se livrer à des investigations sur cette affaire et de rédiger un rapport dont les conclusions eussent eu quelque valeur aux yeux du public? Ils n'auraient pas pu trouver de juge pour agir à leur guise, et c'est pour cela qu'ils ont apporté le plus grand soin au choix de leurs commissaires.

M. Gutelius habitait à North-Bay, dans la circonscription que représente l'honorable ministre des Chemins de fer. Né aux Etats-Unis, M. Gutelius avait vécu 17 ans en notre pays; bien qu'il fût à l'emploi de

diverses voies ferrées, il faisait trop peu de cas du Canada et des institutions britanniques pour se faire naturaliser sujet anglais. Gutelius, mon ami, lui dit le ministre des Chemins de fer, j'ai une proposition à vous faire: je vous nomme commissaire et vous allez faire une enquête sur la construction du Transcontinental; comportez-vous comme il faut, agissez à ma guise: quand votre besogne sera accomplie, je vous nommerai directeur général de l'Intercolonial avec un traitement de $20,000 par année. Tout ce que je désire de vous, c'est que vous deveniez sujet britannique et que vous rédigiez un rapport dans le sens que je vous indiquerai. C'était là une offre bien séduisante. Mon honorable ami le sollicitateur général dit: Pourquoi cette insinuation contre M. Gutelius, quand l'honorable ex-ministre des Chemins de fer cite M. Berry? Je vous dirai pourquoi. Il y a une forte différence entre un témoin qui donne une déposition et un étranger qui vient dans notre pays ou dans tout autre pays britannique, et travaille par ordre de la couronne, en laquelle il n'a pas assez confiance pour lui jurer allégeance. Après sa nomination, M. Gutelius s'est fait naturaliser et a commencé son travail.

Et au sujet de M. Staunton? Quelque honorable député, du côté ministériel, prétendra-t-il dire que M. Lynch-Staunton n'était pas partisan? Il n'est pas un homme, dans la province d'Ontario, qui ne sache que M. Lynch-Staunton a été pendant de longues années l'un des partisans conservateurs les plus actifs et les plus aggressifs. Chaque fois que le gouvernement d'Ontario réclamait les services d'un avocat, il s'adressait à M. Lynch-Staunton.

Un DEPUTE: C'était à cause de sa compétence.

M. MACDONALD : Cela peut être vrai; je ne dis rien de la compétence de M. Lynch-Staunton; mais j'affirme ceci: puisque le Gouvernement avait laissé entendre qu'il allait faire une enquête minutieuse et sévère sur les circonstances particulières à certain sujet, et qu'il allait nommer une commission indépendante et impartiale pour diriger cette enquête, les membres de cette commission, qu'elle qu'ait été leur habileté, ne devaient pas être en même temps à la solde du parti conservateur.

M. LALOR : C'est aussi un bon Irlandais.

M. MACDONALD : Je ne sais pas s'il est de la même couleur que le ministre de la Milice et d'autres honorables députés de l'autre côté de la Chambre; naturellement la question de savoir s'il est bon Irlandais dépendrait, dans la pensée de quelques honorables députés, s'il vient du nord ou du sud. Je crains que plusieurs autres députés du côté ministériel ne penseraient pas grand bien du parti irlandais de M. Lynch-Staunton. Mais alors qu'il digireait cette soi-disant enquête, il était à la solde du gouvernement d'Ontario. Il est allé à Détroit en février 1913 et a comparu devant la commission mixte internationale des eaux, comme avocat de la province d'Ontario; de sorte qu'en retirant $25,000 du gouvernement fédéral pour ses services dans la Commission, il était bien payé par le gouvernement d'Ontario pour les services particuliers dont j'ai parlé. Est-il dans cette Chambre ou quelque part un homme qui connaisse la morale de ces sortes de choses et qui croit que M. Lynch-Staunton était absolument impartial et pouvait envisager les divers aspects de cette question avec ce sens juridique que tout homme, qui entreprend d'accomplir un devoir aussi important pour le gouvernement, devrait posséder? Chacun sait qu'il est absurde de supposer même qu'il fût impartial, à la suite des faits que j'ai signalés.

Ces deux messieurs ont été choisis pour sauver le parti conservateur après l'insuccès de Morine, et ce qu'il ont livré au pays n'est pas une décision ou un jugement judiciaire, mais un pamphlet politique, rien de plus, rien de moins. Il n'y a plus à s'étonner que mon ami M. Cahan, l'ancien chef du parti conservateur dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et un ami intime du chef actuel du Gouvernement, n'ait pas seulement profité de l'occasion qui lui était offerte, dans son discours à des étudiants de Montréal, de dénoncer ce tribunal, ses procédures *ex parte*, sa méthode de traiter les questions publiques importantes, et son parfait dédain des droits du public; mais ayant été spécialement interviewé, il a publié partout dans le pays sa désapprobation, comme conservateur, de la farce qui avait été jouée devant le peuple canadien par la nomination de ces hommes, et par leur emploi, à titre de commissaires, pour faire enquête sur la construction du Transcontinental national.

M. BURNHAM: Qui auriez-vous nommé?

M. MACDONALD: J'ai déjà laissé entendre à mon honorable ami que la ligne de conduite à suivre aurait été de faire au moins une enquête parlementaire ou, si cela n'était pas assez, de nommer une commission judiciaire.

M. BURNHAM: Vous admettez qu'on aurait dû tout de même faire quelque chose; c'est là le point important.

M. MACDONALD: Cela est très adroit. Je dois admettre, monsieur l'Orateur, que les conservateurs, après l'incident Morine, voyant qu'ils étaient dans une fausse position, et comme leurs partisans avaient tellement parlé des extravagances et des actes de corruption du Transcontinental, qu'ils ne seraient arrivés à rien s'ils avaient nommé des juges ou une commission parlementaire qui auraient fait une enquête à la lumière du jour, il ne leur restait qu'une alternative, nommer ces hommes qu'ils ont choisis spécialement après avoir spécifié quelle sorte de rapport ils devaient faire, et sur ce point il ne peut y avoir de doute.

M. BORDEN: Qu'on me permette de dire que cette affirmation est absolument sans fondement.

M. MACDONALD: Quelle affirmation?

M. BORDEN: L'honorable député a affirmé que le Gouvernement avait spécifié d'avance quel devait être le caractère du rapport de ces messieurs.

M. MACDONALD: Je n'ai pas dit cela.

M. BORDEN: C'est ce que j'ai compris.

M. MACDONALD: J'ai dit que le Gouvernement était dans une position telle, que dans le but de sauver son prestige il a choisi deux hommes qui feraient sur cette question un rapport qui sauverait les apparences en faveur du parti conservateur.

M. BORDEN: Je désire dire que le Gouvernement ne savait rien de ce que serait le rapport.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ne savait pas ce que serait ce rapport?

M. BORDEN: Non.

M. MACDONALD: Alors, mon honorable ami a l'audace d'insinuer devant cette Chambre ...

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. MACDONALD: Pas du tout, c'est parlementaire. Si je ne puis dire qu'un honorable député a de l'audace, je voudrais bien savoir ce que j'ai le droit de dire.

[M. Macdonald.]

M. l'ORATEUR: Je puis seulement dire que d'après les lois anglaises bien établies, le mot "audace" est très peu parlementaire.

M. MACDONALD: Je voudrais être certain de cela. Vous avez déjà formulé plusieurs règles nouvelles pour diminuer le droit de l'opposition de choisir son vocabulaire à l'adresse du Gouvernement et je voudrais connaître ces autorités. Si je ne puis dire que le Gouvernement a de l'audace, j'aimerais à savoir comment je puis discuter ses actions sur n'importe quelle question. Si l'audace n'est pas une qualité que nous avons le droit d'attribuer au Gouvernement en discutant ses actions, quelles sont les expressions que nous pouvons employer? Du nerf, de la témérité, ou quelle autre expression puis-je employer? Si le chef du Gouvernement ne connaissait rien d'avance sur M. Gutelius et sur M. Lynch-Staunton, il y avait d'autres membres du Gouvernement qui savaient quelle sorte de rapport ces messieurs rédigeraient, je suis certain que mon honorable ami, dont je suis forcé de respecter la dénégation, ne parle que pour lui-même, parce qu'il y a des ministres dans l'esprit desquels il ne peut lire. Mon honorable ami ne peut me contredire quand j'affirme que des membres du Gouvernement savaient, lors de la nomination de MM. Lynch-Staunton et Gutelius, quelle sorte de rapport ces messieurs feraient, et c'est ce que j'allais dire.

M. BORDEN: Puisque mon honorable ami m'a interpelé, il me permettra de lui dire que cette affirmation m'inspire de forts doutes.

M. LEMIEUX: Vous vous bornez à la mettre en doute?

M. BORDEN: L'honorable député a dit que je ne pouvais en douter.

M. MACDONALD: Mon très honorable ami n'a pas l'omniscience, et sa connaissance des choses du Gouvernement est limitée, j'en suis certain, aux choses qui sont portées à son attention. Je crois qu'il sera forcé d'admettre qu'il y a des membres du Gouvernement qui ont des pensées et des conceptions qu'il ne peut deviner.

Après toutes ces enquêtes préliminaires, après toutes ces questions, après tout ce trafic avec ce citoyen américain qui a changé son allégeance et a fait ce rapport pour un salaire annuel permanent de $20,000, après tout cela, quand vous avez enfin les documents, les commissaires n'ont pas l'audace ou le courage de dire qu'on a manqué à la probité dans la construction de ce chemin de fer. Vous pouvez fouiller le rapport du

commencement à la fin et vous n'y trouvez pas la moindre insinuation qu'il y ait eu manque de probité dans la construction.

Mais ils disent autre chose. Dépassant l'autorité du décret en conseil qui les nommait, ils sont allés jusqu'à déclarer que mon très honorable ami le premier ministre ne savait pas de quoi il parlait. Quand ont-ils dit cela? Lorsqu'ils ont déclaré que la ligne de Québec à Moncton n'aurait jamais dû être construite. Mon très honorable ami le premier ministre était un partisan ardent de la ligne entre Québec et Moncton. Dans son propre comté et dans un manifeste adressé aux électeurs de la Nouvelle-Ecosse avant les élections de 1904, l'honorable premier ministre déclarait qu'il était le meilleur ami des Provinces maritimes et qu'il voulait que la ligne fût construite de Québec à Moncton, mais il voulait que ce fût une ligne de l'Etat..

M. CARVELL: C'est ce qu'il a dit à Saint-Jean.

M. MACDONALD: De sorte que lorsque ces commissaires, bien qu'ils n'y fussent pas autorisés par le décret qui les nomme, vont jusqu'à dire:

A notre avis, cette division n'aurait jamais dû être construite. Si un tiers de cet argent avait été employé à améliorer l'Intercolonial, on aurait procuré au Nouveau-Brunswick toutes les facilités d'une voie principale dont cette province aura besoin d'ici à plusieurs années.

Ils prétendent en connaître plus long que le chef du Gouvernement.

Est-ce que le Nouveau-Brunswick est la seule province maritime? Mon très honorable ami le premier ministre et nous-mêmes venons d'une province qui est fière de son rang dans la Confédération. Nous avons depuis longtemps escompté le jour où notre province serait la voie par laquelle passerait tout le trafic d'entrée et de sortie provenant de l'intérieur. Une ligne locale dans le Nouveau-Brunswick. Est-ce là ce que le premier ministre a promis au pays en 1902? Voyons ce qu'il disait à Halifax le 28 octobre 1904, répondant à l'accusation qu'il n'était pas un ami sincère d'Halifax et de son port, et qu'il n'était pas réellement en faveur de la section Québec-Moncton:

Mon honorable ami le ministre vous a répété quelques-unes des paroles que je prononçais le 5 courant au theatre Empire au sujet de la section Québec-Moncton.

Si M. Fielding a voulu faire croire que j'étais opposé à la construction d'une ligne directe entre Moncton et Québec, il a dit une chose dont il n'a jamais eu et ne peut vous fournir aucune preuve.

Voilà quels étaient les sentiments de l'honorable premier ministre en 1904, et ceux qu'il professe encore aujourd'hui. Voyons ce que disait M. T. E. Kenny, autrefois membre de cette Chambre et le premier collègue de mon très honorable ami. Parlant à Halifax au mois d'octobre 1904, M. Kenny disait:

Nous devrions voter pour Borden et O'Mullin, qui appartiennent à un parti qui s'est engagé à construire un chemin de fer à travers le continent ayant des terminus aux ports canadiens des deux océans.

Et comment ce chemin de fer pouvait-il jamais atteindre les ports canadiens par la route la plus courte si ce n'était par la route de Québec à Moncton? Mon très honorable ami disait dans son manifeste du 26 octobre 1904:

Le Gouvernement (c'est-à-dire le gouvernement libéral) veut imposer au pays une dette d'au moins $150,000,000.

Voyez comme ces messieurs s'inquiètent à propos du coût de la ligne. Leur chef connaissait la question. En 1904, il disait aux électeurs de la Nouvelle-Ecosse que la ligne coûterait $150,000,000 dans des conditions qui ne sauvegarderaient pas l'intérêt national. Mon très honorable ami disait: Je veux un nouveau transcontinental qui s'étendra d'un océan à l'autre. Je suis plus votre ami que mon adversaire, parce que je veux que le Gouvernement soit propriétaire de la ligne et non pas la ligne propriétaire du Gouvernement. Et cependant cette commission qu'il a nommée—je ne crois pas que ce soit lui qui l'a nommée, et je crois qu'il est prêt à dégager sa responsabilité à ce sujet—cette commission dit que cette division n'aurait jamais dû être construite, bien que le décret qui l'a nommé ne lui demande pas son opinion sur ce point. Les commissaires disent encore:

Cette commission n'est pas d'avis qu'on eût dû construire la ligne du Transcontinental à l'est de Lévis, qui a coûté $35,000,000.

Bien qu'on puisse avoir eu quelque raison pour construire une ligne de chemin de fer traversant les districts boisés de l'est de la province de Québec, la construction de la ligne d'Edmundston à Moncton n'était pas justifiable à cause du manque de trafic local le long de cette ligne, fait que deux ans d'exploitation ont déjà démontré.

Cela montre que les commissaires non seulement ne se sont pas enquis des faits, mais qu'ils ne connaissaient pas les conditions dont il parlait dans la partie est du Canada. M. Gutelius n'a jamais eu de rapports avec aucun chemin de fer de l'est

du Canada avant sa nomination comme commissaire. Si M. Staunton était venu dans les Provinces maritimes et qu'il a jeté un coup-d'œil de la ligne qui s'étend vers l'est et des ports de mer, je crois qu'il était plein du préjugé dont quelques honorables députés ont déjà parlé, que la ligne aurait dû être construite entre Cochrane et Winnipeg seulement afin que tout le trafic des mois d'hiver fut obligé de passer par la province d'Ontario pour atteindre le port de Boston et autres ports américains. C'eut été une bonne chose pour les ports de l'est du Canada. N'est-ce pas que c'est d'un beau patriotisme! Les commissaires ne s'occupaient aucunement que le Transcontinental eut son terminus en Canada ou non. Ils voulaient bien que l'immense trafic de l'Ouest pendant les mois d'hiver passât par la province d'Ontario et par les ports de Boston et New-York. Ils se sont mêlés d'une affaire qui ne les concernait pas. Ils ont déclaré que le premier ministre ne savait pas ce qu'il disait en 1904 lorsqu'il voulait que l'on construisit la division de l'Est et que ce serait une bonne chose pour le Canada. C'est encore ce que pense l'honorable premier ministre aujourd'hui. Il n'oserait pas aller dans la Nouvelle-Ecosse dire que notre petite province ne doit pas avoir sa part dans l'avenir du grand développement de l'Ouest canadien; que le Transcontinental ne doit pas amener le trafic de l'Ouest aux ports de l'Est de notre pays. Dans la Colombie-Anglaise, aujourd'hui, on donne à pleines mains des garanties, de l'aide et des subventions, et pourquoi? Pour avoir un autre transcontinental dans cette province. Le Grand-Tronc-Pacifique se rend déjà à Prince-Rupert, mais le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Anglaise accordent des subventions au Nord-Canadien pour l'aider à établir son terminus à Port-Mann. La Colombie-Anglaise peut très bien avoir quatre transcontinentaux, mais MM. Gutelius et Staunton, qui sont plus grands que des gouvernements et plus grands aussi que le premier ministre du Canada, que ce premier ministre et son cabinet qui ne connaissent rien à la question, que la Nouvelle-Ecosse ne doit pas avoir ce transcontinental—que la ligne à l'est de Lévis n'aurait pas dû être construite.

Je suis certain que mon très honorable ami s'accorde avec moi sur cette partie du rapport des commissaires, et je crois qu'il s'accordera aussi sur un autre point, savoir que lui et son cabinet sont responsables de toute la dépense faite sur le Transcontinental depuis le 30 septembre 1911.

[M. Macdonald.]

Cela ne peut être nié. Les pièces produites avec le rapport établissant le coût de la ligne au 30 septembre 1911, le coût, remarquez bien, non pas les paiements faits, mais la quantité de travail exécuté et sa valeur d'après les évaluations des ingénieurs. Ces pièces portent le chiffre total au 30 septembre 1911, à la somme de $108,730,700. Une très grande proportion de cette somme n'avait pas été payée à cette époque. Elle le fut plus tard, et l'évaluation la plus rigoureuse montrerait qu'avant sa descente du pouvoir l'ancien Gouvernement n'avait pas payé plus de $95,000,000. Or si l'évaluation faite par le Gouvernement actuel du prix que coûtera la ligne est correcte, alors il est responsable d'une dépense de $67,000,000 au moins. Mais les commissaires veulent tenir l'ancien Gouvernement responsable de tout ce qui a été fait jusqu'à la date de leur rapport. Mais le Gouvernement actuel a-t-il montré un très grand souci au sujet des dépenses? Prenons par exemple la somme dépensée pour les terrassements. Jusqu'au 30 septembre 1911, l'ancien Gouvernement avait dépensé pour les travaux de terrassement $64,706,000; et après l'évaluation qui est fixée à $109,000,000, le Gouvernement actuel a dépensé $42,359,000. Ce Gouvernement, ses fonctionnaires et son commissaire sont responsables de ces paiements. Mais, ce n'est pas tout, il est aussi responsable du règlement final avec les entrepreneurs. C'est lui qui a réglé les comptes, et s'il y a eu classification irrégulière, s'il y a eu dépense excessive quelque part, ceux qui ont certifié les comptes, car aucun compte ne pouvait être payé sans avoir été visé et approuvé par l'ingénieur en chef et le commissaire; de sorte que le présent Gouvernement est entièrement responsable de tout l'argent qui a été payé depuis le 30 septembre 1911.

Quel était l'état des affaires à cette époque? Longueur de la voie, 1,804 milles; 1,866 milles de terrassement étaient terminés, et les rails étaient posés sur 1,659 milles; 82·75 p. 100 des ponts étaient construits, ainsi que 982 milles de lignes télégraphiques; à cette époque le coût de la ligne par mille était de $63,700. Tous ces chiffres sont compris dans les $108,000,000, et le paiement d'une forte partie de cette somme était réservé. Les commissaires ont passé sous silence ce côté de la question.

M. A. DeWITT FOSTER: Qui a adjugé les travaux?

M. MACDONALD: Quels travaux?

M. A. DeWITT FOSTER: Tous les travaux.

M. MACDONALD: Ne le savez-vous pas? Qu'importe qui a fait les adjudications; c'est au Gouvernement actuel à décider combien d'argent doit être payé aux entrepreneurs en vertu de leurs contrats.

M. A. DeWITT FOSTER: Ils ne pouvaient déterminer les conditions d'un entreprise déjà adjugée.

M. MACDONALD: Pourquoi donc? Le chiffre des dépenses à faire en vertu du contrat ne pouvait être déterminé que depuis 1911 par le Gouvernement actuel et ses amis.

M. A. DeWITT FOSTER: Il y a à peine deux semaines que le rapport est déposé, le Gouvernement ne pouvait en connaître le contenu depuis deux ans.

M. MACDONALD: Je savais que mon honorable ami ne connaissait pas très bien la question. Ce que je suis à dire, c'est que depuis 1911, personne autre que M. Leonard, l'élu du Gouvernement, ne pouvait déterminer combien d'argent chacun devait recevoir. De fait, si la ligne a coûté $161,000,000, au moins $65,000,000 auront été dépensés sous la seule et entière responsabilité du gouvernement conservateur, qui a la direction de cette entreprise depuis le mois de septembre 1911. Il est bon que le peuple tienne bien compte de ce point-là.

A quoi bon faire éplucher par ces commissaires tous les item possibles, dans le but de faire paraître les dépenses plus élevées? L'honorable député de Saint-Hyacinthe a signalé fort à propos le dommage que ces dénonciations causent au pays.

Pourquoi le ministre intérimaire des Chemins de fer a-t-il cru devoir ajouter le coût du pont de Québec au coût du Transcontinental? Pourquoi a-t-il cherché à faire croire que ce pont était partie intégrante du chemin de fer projeté, et qu'on n'y aurait jamais songé s'il n'avait jamais été question de construire le Transcontinental? Curieux de connaître à fond l'histoire du pont de Québec, j'ai découvert que le ministre actuel des Postes avait déclaré, à un banquet, à Québec, en 1907, que non pas au parti libéral, mais au parti conservateur revenait le mérite d'avoir songé le premier à la construction du pont de Québec, et qu'il avait rappelé à ses auditeurs, en ces termes, les promesses du parti conservateur à ce sujet:

Des conservateurs importants nous ont promis le pont de Québec. On n'a pas rempli cette promesse et l'on a eu tort. Les électeurs devraient toujours tenir à l'accomplissement de toutes promesses qu'on leur fait, et ils devraient préférer qu'on leur en fît moins et qu'on s'occupât de les remplir.

M. MURPHY: Qui a dit cela?

M. MACDONALD: L'honorable M. Pelletier, à un banquet offert au premier ministre. De son côté, M. Monk, ancien ministre des Travaux publics, disait, au cours du débat sur le Transcontinental:

J'en parle parce que j'ai toujours été favorable au projet de construire le pont de Québec et parce que, dès avant 1896, le parti conservateur s'est engagé à aider à la construction de ce pont, comme le sait fort bien la députation.

La droite voudra donc se rappeler que, docile à la voix d'hommes comme le ministre actuel des Postes et l'ancien ministre des Travaux publics, le parti conservateur avait promis la construction du pont de Québec longtemps avant qu'on eût songé au Transcontinental.

M. GRAHAM: Sept ans avant.

M. MACDONALD: Oui, en effet. Etudions une couple d'autres points de ce rapport. Soucieux de réaliser le véritable objet de cette commission, MM. Gutelius et Staunton ne se sont pas contentés de découvrir quelques erreurs d'un demi-million; ils parlent de l'argent "consacré inutilement à construire partie du chemin de fer du côté est du fleuve Saint-Laurent." Ces deux grands économistes, ces deux grands hommes d'Etat ne pouvaient se faire à l'idée que les terminus de ce chemin de fer national fussent situés sur le territoire canadien. Ils disent que, déduction faite de la partie construite à l'est du Saint-Laurent, la construction de la ligne a coûté, au bas mot, $40,000,000 de trop. Eh bien, je défie qui que ce soit de trouver que les chiffres mêmes de ces messieurs forment un total de plus de $28,392,000. Ici, le rapport parle de certaines erreurs attribuées aux ingénieurs; là, il y est question de viaducs en bois qu'on a employés au lieu de viaducs en fer; puis on cite des cas et on compte les dépenses deux fois après les avoir fait figurer déjà dans les totaux; mais à prendre tous les détails qui y sont donnés, c'est $28,000,000 ou un peu plus, que l'on trouve, et non pas $40,000,000. Il ressort donc de leurs propres chiffres que ces messieurs ont inscrit au chapitre des prétendues dépenses inutiles une dizaine de millions de trop. Mais que leur importe que la bonne renommée du Canada soit sacrifiée aux intérêts de parti? Un autre exemple. Ils disent, dans leur rapport, qu'on a payé aux entrepre-

neeurs $3,300,000 de trop, pour classification ne répondant pas aux prévisions des contrats, et leurs propres chiffres à ce sujet démontrent qu'ils ont commis une exagération de $37,082.

Qu'il s'agisse des usines de Transcona ils ne cessent de répéter qu'elles sont trop grandes; que, ayant coûté $4,500,000, elles ont coûté deux fois trop cher. Cependant, d'après l'estimation de M. Grant, qui fait partie du rapport, et d'après son dernier état, elles ont coûté non pas $4,500,000, mais $4,238,000, d'où il suit que les commissaires se sont trompés de $262,000. Puis, quant aux installations du terminus de Winnipeg, il ressort de l'état de l'ingénieur que les commissaires en ont exagéré le coût de $1,642,000 jusqu'à présent. Tout ce rapport n'est qu'un tissu d'erreurs grossières. Pourquoi y proclamer qu'on aurait pu épargner $40,000,000 quand, à la suite d'une enquête si rigoureuse, où tout fut mis en œuvre pour intimider des témoins questionnés *ex parte*, pour torturer et dénaturer les faits, et accumuler les exagérations, on ne trouve qu'un écart de $30,000,000? Mais ces messieurs voulaient remplir leur mission à tout prix, même au détriment de la renommée du pays. Ils affirment que les prétendues erreurs des ingénieurs ont coûté à l'Etat $9,945,000; mais il me semble qu'au sujet de ces erreurs, la droite a trompé le public dans une large mesure. On soutient que c'était aux commissaires de décider combien il fallait payer à un entrepreneur; mais tout ce qu'ils avaient à faire, c'était de payer le montant certifié par l'ingénieur en chef. Voici ce que dit l'article 18, chapitre 71 du statut:

> Aucune somme ne sera versée à un entrepreneur avant que l'ingénieur en chef ait certifié que l'ouvrage pour lequel ou à cause duquel on la réclame a été dûment exécuté et que cet argent est dû et payable, ni avant que ce certificat ait été approuvé par les commissaires.

Ainsi, pour être payé de l'ouvrage qu'il avait fait, un entrepreneur devait d'abord le faire évaluer par l'ingénieur de section ou de district. Celui-ci envoyait son rapport à l'ingénieur en chef, qui décidait en dernier ressort combien il fallait payer et transmettait, à ce sujet, un état aux commissaires qui, eux, n'avaient qu'à le certifier, sans aucunement s'occuper de la classification. Où est, parmi la députation, l'avocat qui va soutenir que la commission pouvait verser indûment un seul sou à un entrepreneur si les certificats de l'ingénieur en chef étaient exacts?

Il y a d'autres conditions à étudier. La construction de ce chemin de fer a été surveillée sur place, par des ingénieurs de section et de district, de Cochrane à Moncton ou à Winnipeg. Ces ingénieurs étaient de jeunes Canadiens frais émolus du collège, pour la plupart, sur le seuil de la vie, ambitieux de réussir et sachant qu'ils ne le pourraient jamais s'ils n'étaient honnêtes et intègres. On n'a pas fait sauter de pierre ni on n'a remué de terre sans qu'ils en fussent témoins, et ils étaient justement hommes à pouvoir dire s'il fallait classer un déblai comme terre, libre, roche ordinaire ou roche compacte. Ce sont eux qui ont envoyé les rapports à Ottawa. A moins qu'aux yeux de la Chambre, non seulement les ingénieurs, mais leurs aides, témoins de cet ouvrage et au fait de ce qu'il faut classer comme roche compacte ou comme déblais ordinaires n'aient été des criminels, cet item extraordinaire de $9,000,000 reste absolument injustifiable. La droite, pour des fins de parti et dans la chaleur du débat, peut blâmer l'ancien Gouvernement et le tenir responsable de certaines choses, sauf peut-être à s'apercevoir ensuite qu'elle a été injuste. Aux yeux de tout député impartial, ce sont ceux qui étaient occupés à ces travaux qui savaient s'ils se commettait des fraudes. S'il croit que ces hommes étaient des criminels, moi je ne le crois pas. Et d'ailleurs, il faudrait alors que l'ingénieur en chef l'eût été lui-même. Il y a cinq ans qu'il occupe ce poste. Si le ministre n'avait pas confiance en lui il le révoquerait. Pas une piastre n'est sortie de la caisse publique, pour la construction de la ligne, depuis l'automne de 1909, sans son certificat; la droite sait que c'est absolument vrai et qu'on ne saurait le nier.

Pour chaque sou versé entre les mains d'un entrepreneur ou autre ayant exécuté des travaux sur le Transcontinental, il existe un certificat de l'ingénieur en chef répondant aux deux années antérieures à la chute du parti libéral. Nos adversaires affirment néanmoins que cet ingénieur, qu'ils tiennent pour honnête et capable, qu'ils ont maintenu en fonctions et qui, aujourd'hui encore, atteste tous les états relatifs à l'entreprise, a illégitimement tiré du Trésor public une somme de 20 millions. Est-il rien de plus grotesque que la posture dans laquelle se présentent au pays ces messieurs de la droite en ce qui regarde cette affaire?

De qui les subordonnés tiennent-ils leur nomination? Est-ce que les documents publics ne constatent point que M. Lumsden a lui-même proposé tous ceux qui ont eu à

travailler sous ses ordres? Est-ce que ce n'est pas M. Grant qui, depuis qu'il est ingénieur en chef, a proposé tous ces subordonnés? Ces hommes avaient travaillé dans les solitudes du Nord; on les avait occupés aux préliminaires de l'entreprise, et ils avaient fait leur devoir. L'administration d'avant 1911 avait ratifié leurs actes, comme tous les jours et à chaque heure les ratifie la présente administration par l'intermédiaire de l'ingénieur en chef. Voici que M. Gutelius se présente sur les lieux; il examine une tranchée et il s'écrie: Mais cet homme qui était ici lorsqu'a été pratiquée cette ouverture ne connaît point son affaire. La pierre que l'on a fait sauter, la terre que l'on a enlevée, font maintenant partie d'un remblai à peut-être des centaines de pieds de là, mais je suis M. Gutelius, et j'en connais plus long que l'ingénieur qui était ici, que M. Collingwood Schreiber, que M. Kelliher, M. Woods ou M. Gordon Grant. Bien que ces hommes aient parcouru le territoire, bien qu'ils aient examiné chaque pouce d'excavation où le classement des déblais a pu donner lieu à des doutes, je sais mieux qu'eux à quoi m'en tenir. Ayant vu, de leurs yeux, ils ont donné leur attestation, et l'argent a été versé.

Il y a quatre ou cinq ans que la ligne est construite, les trains y circulent et M. Gutelius n'en hésite pas moins à se dire mieux renseigné que tous ces gens-là. La neige a passé sur les travaux, le printemps a fait son œuvre d'altération, et M. Gutelius déclare toujours, à titre d'homme exceptionnel, qu'on ne lui en remontre pas. Pour ce qui est de M. Lynch-Staunton, les choses du génie lui sont étrangères, et il ne prétend pas s'y connaître. M. Gutelius est, me dit-on, quelque peu ingénieur. Il se présente devant le pays et il assure en savoir plus long que ceux qui ont travaillé et peiné sur cette ligne, bien qu'il n'ait pas vu les déblais. Quant à la fausse sériation des déblais de terre labourable et des déblais d'éboulement, il déclare qu'il y en a pour $3,362,000 de trop. A son dire, une masse de choses que les ingénieurs ont été à même de connaître devraient être mises de côté. Il fait ensuite une récapitulation des prétendues erreurs de ceux qui, pendant sept longues années, ont travaillé à la ligne, et dont les ouvrages ont reçu l'attestation d'hommes responsables, celle en particulier de l'ingénieur en chef, à qui le premier ministre a conservé ses fonctions, et dont il proclame l'absolue probité. On demande au public de croire au rapport de M. Gutelius, qui dit avoir examiné les travaux et avoir constaté une perte de 9 millions. On voudrait faire croire au peuple que M. Gutelius est en mesure de dire aujourd'hui où et quand cette dépense de 9 millions aurait pu être évitée. La chose est tellement ridicule qu'il suffit de l'énoncer pour qu'elle se réfute d'elle-même.

M. Grant a, lui aussi, fait un examen de cette affaire, en qualité d'arbitre, et voici ce qu'il nous dit de la valeur de l'examen d'une tranchée d'où les matières ont été enlevées. J'emprunte ce que je vais lire aux dépositions de l'enquête Lumsden (Appendice des Journaux de la Chambre des communes, volume XLV, page 535):

D. Vous nous avez dit, monsieur Grant, qu'un examen très rapide et très superficiel des tranchées, même s'il est fait par des ingénieurs de beaucoup d'expérience, un examen tel que M. Lumsden nous a décrit, celui fait par les arbitres dans le premier arbitrage, serait insuffisant pour former une opinion quelque peu faible?—R. Oh, je ne pense pas qu'aucun ingénieur, s'il n'est familiarisé avec le travail, peut aller aujourd'hui dans ces tranchées après deux ou trois ans qu'elles ont été faites et se former une opinion sans considérer très soigneusement ce qu'il fait et sans interroger l'ingénieur qui est sur les lieux, et obtenir de lui tous les renseignements possibles, et aussi examiner les matières du remblai qui ont été prises de la tranchée, parce que, lorsqu'on descend dans une tranchée, on en voie les côtés, on ne voit pas ce qui a été enlevé.

L'effet de cette réponse est de montrer que, dans le cas d'un examen fait après coup, il faut avoir recours à l'ingénieur qui était là quand l'ouvrage s'est fait. La question devait donc naturellement être posée à M. Grant.

D. Pendant que vous agissiez comme assistant ingénieur d'un district ou comme ingénieur en chef, avez-vous jamais acquis aucune connaissance qui vous aurait amené à mettre en doute la bonne foi d'aucun des ingénieurs faisant la classification?—R. Non, jamais.

D. Il peut y avoir eu des erreurs d'appréciation, mais vous êtes persuadé qu'il n'y avait aucune mauvaise foi de la part des ingénieurs faisant la classification?—R. J'en suis parfaitement persuadé. La preuve en est que les mêmes hommes sont sur la ligne aujourd'hui et, si je les avais soupçonnés de mauvaise foi, ils ne seraient pas là.

Après ce témoignage d'un homme à qui le Gouvernement actuel a confié l'exécution de cette entreprise, comme à celui qui en sera responsable au peuple, à quoi sert-il à MM. Gutelius et Staunton de présenter un rapport que le parti a commandé, une simple brochure destinée à travestir l'histoire politique de ce pays?

Il y a autre chose à noter ici. On nous a beaucoup parlé de classification, et l'on nous a dit en quoi le pays faisait une perte de 3 ou 4 millions. On nous demande

si jamais on a entendu parler de conglomérat. Or, M. Grant déclare qu'il se trouve dans les Laurentides deux lots (F et B) où se rencontre une matière que l'on ne peut désigner autrement et qui doit être classée en conséquence. Je vais lire la déposition de M. Grant. Ayant eu l'occasion d'aller de Fort-William à Winnipeg par cette ligne, nos amis de la droite auraient pu, ce me semble, s'ils voulaient se former une opinion juste sur cette affaire, se rendre jusqu'à cette partie de la ligne. Ils auraient vu là des choses propres à leur faire comprendre que les conditions dans lesquelles l'ouvrage s'est exécuté sont non moins difficiles que partout ailleurs au Canada, sauf dans le montagnes Rocheuses.

M. GRAHAM: Pas même dans les montagnes Rocheuses.

M. MACDONALD: Peut-être bien. Voici à la page 574 la déposition de M. Gordon Grant:

Maintenant à propos du contrat McArthur—si vous ne le savez pas, naturellement vous nous le direz—pouvez-vous nous donner une idée de la proportion de roche compacte et de conglomérat?—R. Bien, en autant que je suis intéressé, cette question de fausse sériation, pour moi, est une tempête dans un verre d'eau et, pour vous le démontrer, je vous citerai la section McArthur. Il y a eu 15,200,000 verges de matières d'enlevées dans cette section.

D. 15,200,000 verges?—R. A peu près cela. Environ 6,300,000 verges de roche. Maintenant là-dessus il n'y a pas plus d'environ 350,000 verges de conglomérat. Conséquemment, si la masse entière était discutée, ce qui serait absurde, il y aurait bien peu de choses à dire.

D. Sur 6,300,000 verges de roche il y a seulement environ combien de conglomérat?—R. Environ 350,000 verges.

D. Environ 350,000 verges?—R. C'est tout ce que l'on peut contester.

D. Et il n'y a aucune contestation au sujet de la roche? La seule discussion est relativement au conglomérat?—R. Ainsi, si vous changez le tout en roche détachée, ce qui serait absurde évidemment, vous n'auriez pas plus de 300,000 verges à contester.

Voici l'ingénieur en chef dûment accrédité de la commission du Transcontinental, l'homme dont le Gouvernement actuel a retenu les services dans l'exécution de cette ligne, celui qui est responsable de toute la dépense qui s'y fait, et qui le sera, je suppose, jusqu'à la mise en service du chemin; c'est lui qui déclare que toute cette affaire de classification abusive sur laquelle se basent les faussetés de ce rapport, n'est rien qu'une tempête dans un verre d'eau.

Que l'on me permette maintenant de passer à la page 587 où il est de nouveau question de conglomérat:

[M. Macdonald.]

D. Maintenant, lorsque vous avez trouvé du conglomérat, comme dans B, où vous en avez enlevé beaucoup, eût-il été praticable de donner aux tranchées une inclinaison comme celle que permet les déblais en bancs de roche?—R. Non, il n'eût pas été prudent de le faire, car le conglomérat, comme vous le savez, se compose en grande partie de cailloux et cet agglomérat, comme vous le savez, se compose en grande partie de fragments, et ces matières ne pourraient demeurer un instant sur une pente de 25 p. 100. Peut-être pourraient-elles y rester pour quelque temps, mais il ne serait pas prudent de la tenter. En conséquence, par prudence, on a ramené à 1 toutes les inclinaisons des tranchées en roche agglomérée et, dans certains cas, on les a laissées de 1 et demi à 1, ce qui naturellement majore de beaucoup les quantités.

D. Je suppose que, partout où il y a de ce conglomérat, la portion qui se trouve en dehors de l'inclinaison théorique serait plus grande que celle à l'intérieur des pentes, n'est-ce pas?—R. Oui, dans le cas d'une inclinaison de 1 et demi à 1, la quantité serait pratiquement doublée.

D. Aurait-on pu prévoir cela de quelque manière, M. Grant?—R. Non, aucunement.

D. Doit-on en tenir quelqu'un responsable?—R. Non, personne.

J'ai dit, il y a quelque temps, que c'est au Gouvernement actuel à qui il faut demander compte d'une somme de 60 millions du coût du Transcontinental. S'ils avaient voulu économiser, s'ils avaient voulu amoindrir cette dépense dans la mesure qu'elle le pouvait être d'après eux, ils en avaient le pouvoir. A les entendre parler, on croirait que le parti libéral a toujours en mains la direction des travaux du Transcontinental. Il ne faut pourtant pas oublier que, depuis deux ans et demi déjà, le parti libéral n'est plus au pouvoir et que sa responsabilité est finie.

Ce sont les honorables membres de la droite, qui doivent maintenant certifier l'exactitude des sommes dues aux entrepreneurs par le ministère des fonctionnaires à leur service. Les comptes ne doivent pas seulement être approuvés par M. Grant avant d'être payés, mais ils doivent de plus être visés et certifiés par le commissaire spécial qu'ils ont nommé, M. Leonard; ce monsieur ne paraît pas être du goût du "Telegram" de Winnipeg, mais il possède la confiance du Gouvernement actuel, et il est censé être le vigilant gardien chargé de défendre le Trésor public contre la rapacité des entrepreneurs. Nous avons beaucoup entendu parler de l'entreprise McArthur. Or, j'ai été surpris, je dois l'avouer, en consultant le rapport de l'auditeur général que le Gouvernement ait payé tous les comptes avec une générosité indiscutable. Dans le cours de l'année financière qui s'est terminée au 31 mars 1913, le Gouvernement a payé, en grande partie à des

entrepreneurs, une somme totale de $13,766,000. Du moment que les conservateurs arrivèrent au pouvoir et assumèrent la responsabilité de l'entreprise, ils se trouvèrent dans cette situation-ci : ils se rendirent compte que, grâce à la sage prévoyance des commissaires qui avaient charge de l'entreprise, sous le régime libéral, les entrepreneurs avaient été forcés de fournir d'excellentes garanties. Les évaluations définitives avaient été faites et chaque dollar des garanties étaient entre les mains du Gouvernement. C'est là la déclaration de M. Grant à la page 539 du rapport du comité spécial :

D. Bien, je désire maintenant revenir à l'attitude qu'ont prise les commissaires du Transcontinental par rapport à la classification excessive et aux excès de déblais. Dans votre opinion, aucune estimation définitive n'a été acceptée par rapport à ces travaux, où il y avait un excès de classification et de déblais. On n'a jamais publié aucune des estimations définitives, n'est-ce pas?—R. On n'a jamais publié aucune des estimations définitives.

D. Tout cela est sujet à revision et à correction?—R. Oui.

D. Maintenant, les commissaires du Transcontinental ont en leur possession certaines valeurs et garanties. En quoi consistent ces garanties?—R. A franchement parler, elles représentent à peu près trois fois la somme qui peut être en litige dans n'importe quelle entreprise.

D. De sorte que, même s'il était vrai que toute la classification soit excessive, et qu'il y ait excès de déblais, la commission a en mains suffisamment d'argent comptant pour se garantir?—R. Pour le double de la somme que ces travaux pourraient représenter.

D. Pour le double du montant qui pourrait être en jeu, de toute façon?—R. Oui.

D. Et ils ont en plus tout l'outillage en garantie?—R. Oui.

Il est donc bien évident qu'à leur arrivée au pouvoir, les membres de la droite étaient les maîtres de la situation. Si l'on avait réellement fait une classification excessive, si aucun des honorables députés, qui parlaient si haut à la Chambre et en dehors de la Chambre, avant le 21 septembre 1911, connaissait quelque entrepreneur qui avaient reçu frauduleusement de l'argent du peuple, il n'en tenait qu'à lui et à son parti de faire rentrer cet argent dans le Trésor public. Avons-nous entendu parler de quelque restitution de cette nature? Non, au contraire. A peine installé au pouvoir, le nouveau Gouvernement s'est empressé de payer de fortes sommes à M. P. et J. T. Davis,—les mêmes messieurs dont les noms ont été prononcés si souvent en ces derniers dix jours par les députés ministériels.

Rien que dans le cours de l'année dernière, le Gouvernement a payé à ces messieurs sur les entreprises 7, 8 et 9 environ $869,000.

A part cela, il y a le cas de M. Fauquier. Notre ami le solliciteur général, l'autre soir, pendant le discours de l'honorable député de Welland (M. German), a mentionné ce qu'aurait dit M. Fauquier au sujet de la mousse. Par curiosité,—et je puis déclarer de suite qu'à l'avenir je me ferai un devoir de surveiller très étroitement les citations que fera le solliciteur général,—j'ai repassé le témoignage de M. Fauquier, et je n'ai pas pu trouver un seul passage qui pût justifier de quelque façon l'affirmation du solliciteur général à ce sujet. En réalité, M. Fauquier a déclaré devant la commission que, si l'on désirait obtenir tous les renseignements à ce propos, il faudrait assigner son frère, qui était en possession de tous les renseignements et de tous les documents.

Mais les commissaires n'ont pas assigné le frère de M. Fauquier, et l'affaire en est restée là. Jusqu'au mois de mars 1913, le Gouvernement du jour avait payé à M. Fauquier une somme de $529,000. De fait, si l'on prend la peine de consulter le rapport de l'auditeur général, on se rend compte de suite que le Gouvernement actuel a continué de payer de fortes sommes d'argent, au jour le jour, à ces entrepreneurs, sans jamais mettre en doute la légitimité de leurs réclamations.

Le Gouvernement se trouve pris entre sa responsabilité et le besoin de recourir à un truc d'attrape-nigaud. Les ministres continuèrent à payer aux entrepreneurs des sommes énormes, sans se soucier d'être conséquents avec leur truc politique qui consistait à dire qu'il fallait protéger le Trésor public.

M. l'ORATEUR: Je ne puis permettre que l'on applique l'expression d'attrape-nigaud aux membres de la Chambre.

M. MACDONALD: J'ai parlé d'une façon générale du parti conservateur dans tout le pays, qui a recours à un truc électoral à propos de cette affaire du Transcontinental; à mon sens, j'ai le droit de faire cette affirmation, sans déroger aux règles de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Si les mots en question s'appliquent à des actes qui se sont passés en dehors du Parlement, ils sont cer-

tainement autorisés; mais je ne puis permettre que l'on se serve d'une expression semblable à l'adresse des membres du Parlement.

M. MACDONALD: D'un côté j'ai parlé du parti conservateur en général, qui a organisé un truc politique; de l'autre j'ai parlé de la responsabilité du parti ministériel, qui détient les rênes du pouvoir. C'était le devoir des députés de la droite de voir à doter le pays d'une administration honnête; ils avaient en mains des garanties, qui représentaient le double des sommes qui ont été gaspillées, selon eux; cependant ils ont continué, sans aucunes protestations, à payer de fortes sommes aux entrepreneurs du Transcontinental, du moment que les comptes étaient approuvés par l'ingénieur en chef, qui avait la direction des travaux. Ils ont fait plus que cela. Ils ont payé à un entrepreneur une somme plus considérable que le montant qui lui avait été accordé par un comité d'arbitrage. Voilà ce qu'ils faisaient, pendant que dans le même temps ils criaient sur tous les toits que le pays perd $40,000,000, à la suite des gaspillages qu'a occasionnés la construction de cette voie ferrée.

Je désire maintenant aborder la question des rampes et citer les déclarations qu'a faites à ce propos l'ingénieur en chef, M. Gordon Grant. Lorsqu'on lui posa la question: Quels avantages le chemin de fer pourrait retirer du fait qu'il serait bâti selon un type de première classe, il répondit que c'était le moyen d'en faire une entreprise rémunératrice, tandis qu'autrement l'entreprise, loin d'être lucrative, ne réussissait même pas à défrayer ses frais d'exploitation. Il est inutile pour moi d'entrer dans les détails, car l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux a traité ce sujet au long, et je prendrais inutilement le temps de la Chambre, si j'insistais d'avantage.

Analysons plutôt un peu quelques-unes des affirmations qu'ont faites MM. les commissaires, afin d'établir hors de tout doute comme ils étaient désireux de trouver queques prétextes afin de pouvoir alléguer que l'on a fait des dépenses excessives par rapport au Transcontinental.

Ils ont prétendu qu'il n'était nullement nécessaire de bâtir des remises d'une façon permanente; à leur avis, si l'on avait construit des remises moins dispendieuses, on aurait pu épargner $800,000 au pays. Sous l'inspiration divine qui semble s'être emparé d'eux du moment qu'ils ont été nommés pour conduire cette enquête, les commissaires prétendent qu'il n'était pas nécessaire de construire plus de quatre gares sur tout le parcours du chemin de fer dans la partie nord, entre Moncton et Québec. Or, toujours d'après le rapport des commissaires enquêteurs, cette terrible commission du Transcontinental a eu l'audace de construire seize gares, et de ce chef, le pays a perdu une somme de $204,000. Quelles sont donc les connaissances que peut bien posséder M. Lynch-Staunton à propos des entrepôts de marchandises et des gares. Je vous le demande? Qu'est-ce qu'il peut bien connaître quant au nombre de gares ou de hangars qui devraient être érigés sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique dans cette région-là? Il n'hésiee pas, cependant, à apposer sa signature au bas d'un rapport, qui déclare que le pays aurait économisé $300,000 si l'on avait construit des hangars à marchandises moins coûteux, mais voici un autre incident, qui est encore plus amusant. Sur tout le parcours du nouveau chemin de fer on a employé des rails de 80 livres. Or, je ne vois pas bien pourquoi, si nos adversaires étaient sincères lorsqu'ils dénonçaient la chose, dans les jours d'opposition, ils ne se sont pas empressés de changer tout cela dès leur arrivée au pouvoir, et d'ordonner que, sur le reste du parcours, qui n'était pas terminé, on se servît de rails de 65 livres au lieu de rails de 80 livres. Cependant, ils accusent cette terrible commission du Transcontinental d'avoir fait preuve d'extravagance, parce qu'elle a fait poser des rails de 80 livres sur les voies de garage, tandis que si l'on avait fait poser des rails de 65 livres, on aurait épargné au pays une somme de $340,000.

C'est ainsi que l'on dupe le peuple. Mais, ces messieurs, qui possèdent plus d'expérience qu'il n'est possible de se l'imaginer en matière de construction de chemins de fer, se sont dits à un moment donné: Où est la nécessité d'avoir construit une voie double à certains endroits sur le parcours de cette voie ferrée? Cette commission nommée par le ministère libéral a eu l'audace de construire deux voies sur une distance de 6 milles; elle a crû agir dans l'intérêt du public, mais elle ne connaît rien de rien à ce sujet; elle n'aurait jamais dû faire ces travaux, et de cette manière elle aurait fait épargner $679,000 au pays.

C'est de cette façon-là qu'ont procédé MM. Gutelius et Staunton, et après avoir fouillé tous les coins et recoins, afin de

prendre l'ancienne commission en défaut, ils sont obligés d'avouer qu'il ne s'est rien passé d'irrégulier, et d'enfler d'au moins $10,000,000 le total des erreurs qu'ils prétendent avoir découvertes, afin de jeter en pâture au pays un chiffre rond. Je le demande, maintenant, qui doit être tenu responsable de ce rapport que le Gouvernement a soumis au Parlement?

Il n'y a pas de doute quant à cela. C'est le Gouvernement qui doit assumer toute la responsabilité au sujet de ce rapport et des affirmations qu'il contient, et, bien qu'il ait maintenu M. Gordon Grant en fonction au cours des derniers deux ans et demi, il est responsable de tout ce qui s'est fait dans l'intervalle, bien que le rapport ne fasse pas de différence entre les dépenses qui ont été accomplies sous le régime actuel et sous l'administration libérale. Le Gouvernement ne mentionne nullement le fait que notre responsabilité a cessé il y a deux ans et demi, et il permet que l'on répande dans le public l'idée que $40,000,000 ont été gaspillés dans l'exécution de cette entreprise, bien qu'il maintienne dans ses fonctions M. Gordon Grant, celui-là même qui est responsable de chaque dollar qui a été dépensé depuis 1909. Qu'est-ce que le Gouvernement entend faire à ce sujet? Bien qu'il prétende que les travaux aient été classifiés d'une façon excessive, il a continué à payer les comptes des entrepreneurs, mêmes les estimations définitives. Que va-t-on faire maintenant? A-t-on simplement voulu déposer ce rapport devant le Parlement dans un but électoral, ou bien s'agit-il d'un document public qui a quelque valeur?

C'est le devoir du premier ministre du pays d'assumer quelque responsabilité à propos de cette affaire. Si quelqu'un ayant des rapports avec cette entreprise est coupable de quelque méfait, c'est au premier ministre du pays et au ministre des Chemins de fer de voir à ce qu'il soit puni. Finissons-en avec cette façon de railler et de parler de corruption politique si, lorsque le temps arrive où nos adversaires sont les maîtres ils se bornent à garder le silence et à engager des personnes pour lancer de la boue à leurs adversaires. C'est de cette manière qu'on présente maintenant l'affaire au peuple canadien. On va observer avec beaucoup d'intérêt comment tout cela marchera. Il est vrai que le Gouvernement dira dans quelque temps: Nous constatons qu'il n'y a pas de preuve de corruption, par conséquent il n'est pas nécessaire d'intenter de procès à personne; mais nous pensons qu'il y a eu de l'exagération dans les dépenses. Enfermons le Gouvernement dans un dilemme et voyons quelles sont les deux alternatives. S'il y a eu corruption, cette commission ne l'a pas trouvée, de sorte qu'on peut écarter l'accusation. S'il y a eu de l'exagération dans les dépenses, celui qui était chargé de donner son certificat pour chaque dollar de dépense depuis 1909, un homme que je considère personnellement comme honnête et capable, est toujours au service du Gouvernement. Que mon très honorable ami, que ses partisans, que le pays n'oublient pas que presque tous les entrepreneurs du Transcontinental national avaient leur compte ouvert quand le parti conservateur est arrivé au pouvoir. Leurs garanties étaient entre les mains du Gouvernement. C'était au parti actuellement au pouvoir, à ses commissaires, à ses ingénieurs en chef, de redresser tous les torts qui ont pu être commis. Jusqu'à présent ce n'est pas ce qu'ils ont fait et nous allons voir ce qu'ils feront à l'avenir à ce sujet.

La discussion du fond de ce rapport est épuisée. Quiconque parmi mes collègues l'a examiné avec quelque esprit de justice admettra que l'on n'a jamais présenté au Parlement un document aussi faible. Sans doute, jusqu'à un certain degré, ses auteurs étaient irresponsables. Autrefois, quand les gouvernements croyaient se trouver en présence de situations sérieuses, ils demandaient au moins aux hommes à qui ils confiaient la tâche de présider à une enquête, de prêter serment qu'ils le feraient honnêtement et avec justice. Dans le cas qui nous occupe le Gouvernement a dit à MM. Gutelius et Lynch-Staunton: Nous n'avons pas besoin que vous prêtiez serment, nous ne vous demandons pas de le faire; allez, faites ce qui vous plaira, vous n'êtes lié par aucun serment, on ne vous demande pas de rendre un verdict en conformité des faits; vous n'êtes pas assermenté comme le serait le plus simple juré pour juger l'affaire la plus insignifiante devant un tribunal inférieur; on vous demande de jeter du discrédit sur le nom honorable de plusieurs ingénieurs du pays qui, par suite de votre conduite, pourront subir de gros embarras, comme le beau nom du Canada a souffert financièrement sur les marchés du monde; nous ne vous demandons pas de prêter serment. Ce document irresponsable de cette commission

sans responsabilité n'est pas autre chose qu'une calomnie du crédit du Canada. Quiconque est au courant des conditions industrielles actuelles sait que ceux qui se sont adressés dernièrement au marché anglais, au nom des municipalités, de provinces ou de compagnies ont éprouvé un refus de la part des banques et des financiers de l'Angleterre qui ont été portés à croire par les calomnies préparées à dessein et envoyées là-bas, que le Canada avait gaspillé $40,000,000 dans la construction d'un chemin de fer transcontinental. La semaine dernière, je me trouvais à New-York pour régler quelques affaires. J'y rencontrai un banquier allemand qui venait d'arriver d'Angleterre. Il me demanda: Qu'est-ce que ce rapport sur le Transcontinental? Je suis revenu la semaine dernière de Londres et pendant mon séjour j'ai constaté que tous ceux qui s'occupaient de finance disaient que c'était une des choses les plus désagréables qui soient arrivées depuis vingt ans dans les affaires financières du Canada; qu'est-ce que cela signifie? Je lui ai répondu: Cela signifie simplement que c'est un document politique fabriqué par un parti pour essayer de nuire à l'autre. Et j'ai ajouté: Dans quelque temps les hommes d'affaires de Londres s'en apercevront. En attendant, le ministre des Finances sait qu'il en a entendu parler de tous côtés, aussi bien par des financiers d'Angleterre que par des hommes d'affaires du Canada.

Je suis sûr qu'il est peiné que ce document ait jamais vu le jour. Ne pensez-vous pas que le moment est arrivé où nous devrions compter en Canada sur le Gouvernement qui est monté au pouvoir en affirmant, par l'organe de son chef, qu'il était animé de l'idéal le plus élevé, afin d'obtenir que dans la vie publique il règne un ton meilleur que celui qui est affiché par la production de ce rapport spécial. En 1904 et en 1908, mon très honorable ami a affirmé qu'il était en faveur d'un chemin de fer possédé par l'Etat, et il a protesté contre l'idée que l'Etat pût être à la merci d'une compagnie de chemin de fer. Qu'est-ce qu'à fait depuis lors mon très honorable ami en faveur des chemins de fer possédés par l'Etat? Il nous a dit qu'il allait faire exploiter l'Intercolonial par une commission sans préjugés politiques.

Il est au pouvoir depuis deux ans; il a aboli la commission et a permis à son ministre des Chemins de fer de faire une convention avec M. Gutelius en vertu de laquelle ce rapport verrait le jour et il a envoyé M. Gutelius à l'Intercolonial, non pas comme un commissaire sans préjugé, mais comme le directeur gérant de ce chemin de fer politique.

Et que fait-il pour le Transcontinental? A Windsor, en 1904, il déclara que s'il arrivait au pouvoir son programme serait de s'emparer de ce chemin de fer et de l'exploiter comme une entreprise de l'Etat d'un océan à l'autre. Mon très honorable ami n'a pas fait preuve d'un grand empressement à ce sujet. Qu'à fait son Gouvernement dans les deux dernières années et demie—il a marqué le pas, il n'a rien entrepris et n'a rien proposé pour contribuer au développement du pays. Quand mon très honorable ami a pris les rênes du pouvoir, coïncidence étrange, on vit se produire presque aussitôt un manque de confiance dans le commerce et les entreprises publiques du pays. Ce sentiment s'est manifesté lors de l'arrivée au pouvoir de mon très honorable ami. Comme résultat de l'administration conservatrice, pendant deux ans et demi il y a eu une période de dépression qui s'aggrave de jour en jour. Comme résultat de l'incompétence de nos honorables adversaires et de leur inhabilité à proposer quelque chose pour le bien du Canada, un sentiment de tristesse a envahi le pays, et pourquoi? Le Canada n'a pas au gouvernail l'homme qu'il lui faut. Après quinze ans de gouvernement libéral, nos adversaires ont trouvé un Trésor qui débordait quand ils sont arrivés au pouvoir et le crédit du Canada à un niveau plus élevé qu'il avait jamais atteint auparavant.

Ils ont immédiatement profité de ces ressources non pas dans l'intérêt du Canada, non pas pour accomplir les bonnes choses auxquelles nous aurions pu nous attendre comme Canadiens, mais dans l'intention de prostituer la politique et de servir les intérêts sordides d'un parti.

(Bruits et protestations à droite.)

Réellement, nos honorables collègues ne pensent pas que ce soit vrai. Je voudrais que l'un d'entre eux dise ce qu'a jamais fait ce Gouvernement dans l'intérêt du Canada.

M. W. H. BENNETT: Il vous a beaucoup fatigué.

M. MACDONALD: Mon honorable ami de Simcoe est resté aussi paisible qu'un agneau depuis qu'il siège à la droite. Nous n'entendons plus maintenant sa douce voix

comme nous en avions l'habitude quand il était dans l'opposition.

M. W. H. BENNETT: Ce n'est pas nécessaire maintenant.

M. MACDONALD: Je puis certifier à mon honorable ami que je suis dans un état de santé excellent et que je ne suis pas du tout fatigué. Je répète qu'après deux ans et demi mon honorable ami vit toujours dans le passé. Il ne pense qu'à ces vieilles histoires qu'il avait coutume de nous raconter en 1908, ces fictions de son imagination comparables aux contes sur le Transcontinental. Il a nommé des commissions pour rédiger des rapports qui font du tort au Canada à l'intérieur et qui le diffament au dehors. Le discours de mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) dans lequel il a demandé à la Chambre de déclarer que ce rapport devrait être absolument condamné comme faux et dénaturant les faits, devrait être examiné honnêtement par tous nos collègues. La consolation de tout cela c'est que le public commence à comprendre et devient tous les jours plus certain que ce rapport ne repose sur aucune base et n'est que le résultat pur et simple du fanatisme politique, qu'il est l'œuvre de politiciens et qu'il a été écrit dans l'intérêt d'un parti. Le seul résultat de ce rapport sera de nuire au Canada dans les autres parties du monde où les faits ne sont pas compris comme ils le sont chez nous. Bientôt chacun comprendra ici le peu d'importance qu'on doit accorder à ce rapport.

J'espère que chacun de mes collègues dans cette Chambre fera son devoir en donnant son appui à la motion de mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer.

M. GEORGE FOWLER (King-et-Albert): Monsieur l'Orateur, l'honorable député qui vient de parler (M. Macdonald) a suivi la coutume de l'avocat de jadis qui, lorsqu'il se trouvait en face d'une mauvaise cause, se mettait à injurier son adversaire. Presque tout son discours est composé d'invectives. Il a critiqué le Gouvernement parce qu'il avait nommé une commission pour exposer au peuple—dont il est le fidéicommissaire—la véritable situation du Transcontinental et la dépense extraordinaire d'argent qui s'y est faite. C'est un devoir que le Gouvernement avait envers le peuple, un devoir qu'il a parfaitement et noblement rempli.

Mon honorable ami dit que c'est un rapport insignifiant et sans valeur, et cependant, l'ex-ministre des Chemins de fer a consacré sept heures à réfuter ce rapport insignifiant, préparé par un avocat partial et par un ingénieur américain sans réputation. Je ne crains pas de dire que le Parlement canadien n'a jamais été saisi d'un document officiel d'une plus haute valeur que ce rapport de MM. Staunton et Gutelius. Il est clair et concis, modéré dans la forme (Interruptions). Oui, modéré sous tous les rapports, absolument exempts de tout esprit de parti. Pourquoi? Parce que les preuves sur lesquelles il est appuyé sont inattaquables. Voudrait-on que les commissaires nous eussent donné un rapport anodin, avec des dépositions comme celles qu'ils avaient sous les yeux pour appuyer leurs conclusions? Non. Si MM. Gutelius et Staunton eussent été des commissaires comme ceux que l'ancien gouvernement n'aurait pas manqué de nommer, on aurait pu s'attendre à un rapport à l'eau de rose. Mais nos commissaires n'étaient pas des hommes de cette trempe. Ils ont fait un rapport clair et concis, qui embrasse toute la question et dans lequel il n'y a pas une ligne ni un mot qui ne soient appuyés sur des preuves irréfutables. Ils ont même pris la peine de publier les dépositions et les pièces justificatives en même temps que le rapport.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège n'a pas été aussi éloquent que de coutume dans sa péroraison. La cause qu'il plaidait était tellement mauvaise qu'il n'a pas retrouvé sa verve habituelle. Comme tout le monde, je reconnais que nous n'avons pas dans cette Chambre un meilleur orateur que l'honorable député de Pictou. Quand il défend une cause juste, c'est un vrai plaisir de l'entendre. Mais aujourd'hui, c'était véritablement pénible de le voir se débattre et faire d'inutiles efforts en faveur d'une cause perdue.

Je n'aurais pas été étonné d'entendre certains députés libéraux parler de banqueroute et prédire la ruine du pays, mais je croyais mon honorable ami incapable de recourir à ces moyens démodés. Je le croyais plus patriote; je le croyais trop soucieux de la prospérité du pays pour prédire la banqueroute prochaine du Canada. La défaite du parti libéral et un court séjour dans l'opposition ont-ils démoralisé l'honorable député de Pictou au point de lui faire croire que la détresse qui s'est emparée de lui s'est appesantie sur tout le Canada? Je comprends qu'il lui est péni-

ble d'être dans l'opposition, car il avait la promesse de son chef d'être au nombre des élus, si le parti libéral était revenu au pouvoir en 1911. L'honorable chef de l'opposition, s'il n'a pas fait de promesse formelle à l'honorable député de Pictou, ne niera pas que celui-ci avait de bonnes raisons de s'attendre à devenir ministre et de faire précéder son nom du titre d'honorable, si le résultat des élections du mois de septembre 1911 eût été différent.

Et parce que mon honorable ami a aujourd'hui l'âme remplie de tristesse, parce qu'il est désappointé et découragé, il s'imagine que tous les Canadiens sont dans le même état. Je me permettrai de le détromper et de le rassurer sur ce point.

L'honorable député a parlé d'intimidation et il prétend que les commissaires enquêteurs ont fait comparaître devant eux les membres de la commission du Transcontinental et leur ont arraché des aveux par la menace et l'intimidation. S'imagine-t-on Siméon-Napoléon Parent intimidé par quelqu'un? L'honorable député de Pictou possède une très vive imagination, mais elle est impuissante à lui faire supposer un cas comme celui-là. Il y a aussi Michael Patrick Davis, l'entrepreneur; peut-on supposer qu'un homme au front d'airin comme cet entrepreneur puisse se laisser intimider par un personnage aussi modeste que M. Gutelius? Une pareille supposition serait absurde. M. O'Brien a aussi été entendu, M. O'Brien le grand entrepreneur; Michael J. O'Brien. Je ne sais pas au juste ce que représente le "J", mais on peut supposer que cette lettre est là pour signifier Jérémie; ce prénom lui irait bien, maintenant qu'il est livré à ses propres lamentations sans aucun ami pour le sortir du bourbier. Son grand ami était l'ex-ministre des Chemins de fer. Il y a une chose chez M. M. J. O'Brien que j'admire et que j'admire beaucoup: il sait être reconnaissant. Beaucoup d'autres entrepreneurs ont amassé des fortunes pendant que les honorables députés de la gauche étaient au pouvoir, mais aucun n'a donné une preuve aussi éclatante de sa gratitude que M. M. J. O'Brien, dans une certaine circonstance, à Renfrew-sud.

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

Reprise de la séance.

M. FOWLER: Lorsque la séance a été suspendue, je relevais quelques-unes des remarques de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald). Il a prétendu entre autre chose, que le coût du Transcontinental national n'a trompé personne. Je ne sais pas au juste ce qu'il entend dire par là, mais cette parole ne me paraît guère flatteuse pour son chef, l'ex-premier ministre, qui prétendait que les obligations imposées au pays par la construction de cette ligne ne dépasseraient pas $13,000,000. J'avais l'honneur d'être membre de cette Chambre lorsque l'honorable chef actuel de l'opposition déposa le bill concernant le Transcontinental national et je l'ai entendu faire cette déclaration.

Les obligations imposées au pays par la construction de cette voie ferrée dépasseront-elles $13,000,000? Elles doubleront ce chiffre plusieurs fois, et cependant l'honorable député de Pictou dit que personne n'a été trompé. Est-ce parce que personne n'a cru ce que disait son chef? La réputation de véracité et de sens des affaires de l'ex-premier ministre est-elle à ce point compromise que personne ne prend au sérieux ce qu'il dit? Je ne puis pas attacher d'autre sens que celui-là à la déclaration de l'honorable député de Pictou.

L'ex-ministre des Finances disait que le coût total de la construction entre Winnipeg et Moncton, avec des rampes ne dépassant pas 0.4 et 0.6 p. 100, serait de $61,000,000. Le public a-t-il cru le ministre quand il faisait cette déclaration? Il faut supposer que non, puisque l'honorable député de Pictou nous affirme que personne n'a été trompé. Si on ajoute les intérêts au coût de la construction, puisque le pays devra payer également les intérêts, on constate que le coût total dépassera de quatre fois la somme mentionnée par le ministre des Finances, et cependant, s'il faut en croire l'honorable député de Pictou, personne n'a été trompé, concernant le coût de l'entreprise.

Mon honorable ami dit que le Gouvernement actuel est responsable de chaque dollar dépensé pour ce chemin de fer, depuis le 21 septembre 1911—une date marquée d'une croix noire dans les annales de nos honorables adversaires. Mon honorable ami doit nécessairement s'imaginer qu'il s'adresse à un auditoire complètement dénué d'intelligence. Le peuple canadien est trop intelligent pour avaler de pareilles bourdes. Si vous n'aviez pas décidé, monsieur l'Orateur, que l'expression "attrapenigaud politique" n'était pas parlementaire, je n'en trouverais pas de mieux appropriée pour qualifier cette prétention de l'honora-

ble député de Pictou; mais puisque vous avez déjà donné votre décision, je m'abstiens d'employer cette expression.

Tous les travaux sur la ligne avaient été concédés avant le 21 septembre 1911. Beaucoup de travaux qui auraient pu être retardés et qu'il n'était pas nécessaire de concéder avant aujourd'hui, ont été concédés avant les élections de 1911. En prévision de ce qui pouvait arriver, le Gouvernement voulait être certain que tout irait à ses amis. Tous les travaux furent concédés et dans chaque cas les marchés étaient accompagnés de cahiers des charges et de séries de prix; le prix était mentionné en regard de chaque article des devis. Un travail pour lequel l'entrepreneur devait recevoir $17 par verge cube fut donné à un sous-entrepreneur à raison de $7 par verge, ce qui a permis à l'entrepreneur principal de réaliser un bénéfice de $10 par verge sans faire un pouce d'ouvrage.

Les nouveaux commissaires pouvaient-ils empêcher cela? Ils étaient tout à fait impuissants; ils ne pouvaient pas répudier un marché fait par leurs prédécesseurs. C'est ainsi que l'argent a été dépensé, depuis l'avènement du Gouvernement actuel et la nomination de la nouvelle commission. Ce n'est pas aux entrepreneurs qu'il faut s'en prendre, s'il ont pu obtenir des prix aussi exorbitants. S'il y a eu faute ou fraude, il faut s'en prendre aux commissaires nommés par l'ancien gouvernement; s'il n'y a pas eu fraude, il y a eu ignorance grossière et complète incurie. Mon honorable ami est libre d'accepter l'une ou l'autre proposition du dilemme.

L'honorable député de Pictou, que je regrette de ne pas voir à son siège à ce moment, a essayé de démontrer que nous étions opposés à la construction du pont de Québec. Le parti conservateur ne s'est jamais opposé à la construction de ce pont, mais nous avons fortement combattu la manière dont ce pont a été construit et j'aurai l'occasion de revenir sur cette question une autre fois.

Parlant de la concession accordée à MM. Fauquier frères, et du mesurage du sol tourbeux, l'honorable député de Pictou a encore cherché à s'échapper par la tangente. Les coupables ne sont pas MM. Fauquier; il était naturel qu'ils cherchassent à tirer tout le profit possible de ce qu'ils avaient appris par un examen des lieux. Toute la responsabilité retombe sur les commissaires, conseillés par les ingénieurs, qui se sont trompés dans leurs calculs. MM. Fauquier étaient allés examiner le terrain et s'étaient rendus compte qu'il n'y avait qu'une faible quantité de mousse à enlever et, pour cette raison, leur soumission, qui en réalité était la plus élevée, fut acceptée. Tout le blâme retombe sur les commissaires qui ne s'étaient pas renseignés comme ils auraient dû le faire sur la nature du pays que le chemin de fer devait traverser.

Je crois avoir complètement réfuté toutes les prétentions de l'honorable député de Pictou, bien que je n'aie pas parlé plus de vingt minutes.

Lorsque nous en arrivons à étudier cette question et ce rapport, le premier point qui doit fixer notre attention est bien celui qui se rapporte aux auteurs mêmes de ce document. Les honorables membres de la gauche ont cherché à rabaisser le caractère de ces personnes, tentative qui sera réprouvée avec dédain partout, surtout par ceux qui connaissent ces hommes. M. George Lynch-Staunton est un des principaux avocats de la province d'Ontario, la première province de la Confédération. C'est un homme de haute valeur intellectuelle et d'un caractère élevé, et ce rapport ne contient rien qui déteigne sur la haute personnalité morale qu'est M. George Lynch-Staunton. Ce document ne contient pas un avancé que n'établisse pas la preuve qui l'accompagne. Quelqu'un de la gauche a-t-il attaqué la preuve contenue dans ce rapport? Aucun. Nos adversaires qui ont pris part à ce débat ont-ils démontré la fausseté d'aucune des conclusions tirées de la preuve faite? Je défie ceux qui vont parler après moi, dans ce débat, de faire voir un seul cas particulier où la preuve ne corrobore pas la conclusion à laquelle les commissaires en sont venus.

Quel était l'autre membre de cette commission? Mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) dit qu'on aurait dû choisir des juges pour faire cette enquête. Combien de renseignements eussent obtenu des juges dans le cas de travaux de la nature de ceux du Transcontinental! On ne pouvait faire de meilleur choix que celui qu'on a arrêté—celui d'un avocat de haute situation, d'une grande expérience pratique, en qualité d'homme d'affaires et celle d'avocat; celui d'un ingénieur de longue expérience, de talents et d'aptitudes splendides, d'un caractère élevé, d'un homme qui connaissait ce dont il parlait et qui ne craignait

pas d'exprimer son avis. Mais, cet homme était né aux Etats-Unis! Eh! quoi, ces libéraux tirent orgueil du nombre de personnes arrivées des Etats-Unis au Canada, durant les années qu'ils ont administré les affaires du pays. Ils proclament que leur politique a engagé de nombreuses personnes à venir s'établir au Canada, en qualité de colons. Pourtant, aujourd'hui, à les en croire, c'est un crime d'être né aux Etats-Unis. Sans doute, il vaut infiniment mieux pour un homme d'être né au Canada que dans la république voisine, mais, après tout, nul ne peut choisir l'endroit de sa naissance. Ils peut avoir son mot à dire quant au lieu où il mourra, mais le lieu de sa naissance échappe à son choix. Je dis donc que ce fut un malheur, non un crime, pour M. Gutelius de naître aux Etats-Unis. Cependant, monsieur l'Orateur, lorsqu'il eut atteint l'âge de virilité et de discrétion, il traversa la frontière et vint s'établir au Canada.

Il a acquis la plus grande partie de son expérience en Canada dans un pays où les conditions sont les mêmes que sur le territoire traversé par le Transcontinental. Qui mieux que cet homme, parfaitement au courant du caractère de la contrée, pouvait faire un rapport sur la ligne et sur les méthodes de construction employées? Non seulement M. Gutelius est venu au Canada, mais à l'encontre de la plupart de ceux qui sont venus en rapport avec le Grand-Tronc-Pacifique, il a décidé de s'établir au milieu de nous et de devenir citoyen du Canada. N'est-il pas aussi bon Canadien, parce qu'il s'est fait naturaliser, il y a deux ou trois ans, que s'il était devenu citoyen canadien, il y a quinze ans? Et c'est là le seul reproche que les honorables membres de la gauche peuvent adresser à cet homme, qu'il n'est sujet britannique que depuis une couple d'années.

Que dire de la composition de la commission chargée de la construction de ce chemin de fer? Elle ne comptait pas un seul ingénieur.

L'un des membres qui la composaient était fabricant de boîtes en papier; un autre était avocat et le troisième était marchand de grain. Ce n'est un désavantage pour personne de pratiquer l'un ou l'autre de ces états: il n'existe pas de motifs qui empêche celui qui exerce ces occupations d'être un bon administrateur et un excellent membre d'une commission semblable. C'est le point de vue où je me place. Cependant, ces occupations ne leur donnaient pas spécialement qualité pour exécuter un travail semblable. Il faut donc nous en rapporter aux résultats obtenus.

Quels son ces résultats? Ces hommes ont-ils fait preuve d'un grand sens des affaires? Ont-ils été à la hauteur de la tâche qui leur était confiée? Je crois que les résultats indiquent que ces hommes ont fait preuve d'inaptitude, d'ignorance, car, dans le cas contraire, ils se seraient rendus coupables de fraude et de corruption. Leur premier acte, en ouvrant un bureau dans la ville d'Ottawa, a été de placer sur la porte d'entrée de cet avertissement. "Inutile de se présenter si l'on est conservateur." Les travaux de cette grande ligne transcontinentale sont réservés aux favoris. Nul entrepreneur ne sera admis au partage s'il ne peut exhiber un certificat de libéralisme ou ses quartiers de noblesse dans la famille libérale.

Ils ont, dans chaque cas, rédigé leurs avis d'adjudication de façon à faire passer cette condition dans la pratique. Au lieu de suivre la coutume observée par tous les gouvernements qui demandent des soumissions pour l'exécution de travaux publics, et d'exiger que 5 p. 100 du coût estimatif accompagnent les soumissions, ils fixent un montant arbitraire et ils ajoutent aux conditions de l'adjudication cette restriction importante, que les commissaires se réservent le droit d'imposer au soumissionnaire heureux l'obligation de déposer un cautionnement dont le chiffre n'est pas limité. Dans ces circonstances, il devenait immédiatement évident que celui-là seul qui pouvait faire jouer des influences politiques avait la chance de réussir. Nul autre n'osait présenter de soumission, car il aurait pu s'attirer l'ire des commissaires.

Supposons qu'une adjudication soit annoncée et que quelqu'un qui n'est pas bien vu du Gouvernement ou de la commission soumissionne. Il dépose le montant arbitrairement fixé par la commission, $100,000, disons. Mais alors les commissaires lui demandent de déposer $500,000 ou $1,000,000 ou tout autre montant impossible. Qu'arrive-t-il? Il s'engage, par sa soumission, à laisser confisquer l'argent qu'il a déposé, s'il ne remplit pas toutes les conditions dont l'une exige le dépôt de ce montant plus élevé. J'affirme, monsieur l'Orateur, que ce fut là le but que ces hommes ont voulu atteindre, dès l'origine. Et l'on peut voir jusqu'à quel point, grâce à ce système, ils ont réussi à limiter le nombre des soumissionnaires. Donc, des grandes sociétés de

construction du Canada, dont le nombre dépasse le chiffre de cent, six seulement—huit, tout au plus—ont soumissionné d'elles-mêmes pour la construction de ces 1,800 milles de voie ferrée. Quelle preuve plus convaincante peut-on avoir que tout cela a été décrété et arrêté dès l'origine?

Le Grand-Tronc-Pacifique se fait concéder des travaux pour un montant de $17,000,000, et il cède ensuite ses entreprises à des sous traitants, moyennant une retenue de 5 p. 100, et cette retenue rapporte une somme de $850,000.

Quel outillage avait le Grand-Tronc-Pacifique pour entreprendre ces travaux? Il n'avait pas d'autre outil que le râteau avec lequel il a attiré dans sa caisse cette somme de $850,000. C'était un magnifique outil pour l'usage auquel il est destiné, mais très insuffisant pour construire un chemin de fer.

Une autre partie très considérable échoua à M. O'Brien—M. O'Brien, l'ami de l'ancien ministre des Chemins de fer, le parrain, si je puis m'exprimer ainsi, de celui qui a trouvé le moyen de faire partie de la Chambre, après avoir perdu le siège de Brockville. Mais de tous les entrepreneurs qui ont obtenu des travaux sur cette ligne de chemin de fer—et je ne me propose pas de les nommer tous—le favori semble avoir été M. Michael Patrick Davis. Aucun dictateur de l'Amérique du Sud n'a jamais pillé le Trésor public de son pays dans la mesure que l'a fait ce même Michael Patrick Davis, grâce à la complaisance du parti libéral.

Je veux m'occuper un peu de mon ami M. Michael Patrick Davis. J'ai fait des calculs et j'ai apporté un soin minutieux à ce travail. Je mets mes amis de la gauche au défi de contredire les chiffres que je donne. Michael P. Davis et son associé—s'il a un associé, c'est un simple commanditaire, car nous n'avons jamais entendu parler de lui—ont obtenu l'entreprise n° 7 qui leur rapporta $625,000. Dans le cas de l'entreprise n° 8, M. M. P. Davis a réalisé $1,457,000. L'entreprise n° 9a, qu'il obtint sans concurrence, lui permit de retirer la bonne petite somme de $60,000; quant à l'entreprise n° 9, elle lui a rapporté $160,000; il a réalisé $740,000 dans les entreprises 16 et 17, où il n'a exécuté lui-même aucun travail. Tout cela fait bien $3,522,000 dont M. P. Davis s'est trouvé plus riche grâce à la construction du chemin de fer Transcontinental—un bon petit magot à retirer de juin 1906 à décembre 1911.

Déjà on a entendu parler de M. Davis, en cette Chambre; il en a été de même de M. Parent, et tout cela à propos du pont de Québec et de l'histoire de ce touque chaque fois qu'il entend parler du pont de Québec et de l'histoire de cet ouvrage, un libéral qui connaît quelques détails de cette entreprise baisse la tête de honte. Qu'on me permette de solliciter l'attention de la Chambre à seule fin de donner un court résumé de l'histoire du pont de Québec. Lorsqu'on a commencé à parler de la construction de ce pont, un certain nombre d'hommes d'affaires de la ville de Québec ont cru que ce serait une excellente idée de former une compagnie pour construire cet ouvrage, et ils s'organisèrent en société sous le nom, je crois, de la compagnie du pont de Québec dont M. Parent devint le président. C'était une compagnie à capital considérable, $1,000,000 ni plus ni moins, et comme elle se proposait de construire un pont très coûteux, le plus considérable jamais bâti jusqu'alors, elle avait besoin de beaucoup d'argent. En conséquence, elle fit appel à ses actionnaires et cet appel lui rapporta la somme magnifique de $40,000, soit 4 p. 100 du capital, et ce montant fut déposé en lieu sûr. Elle élit ensuite ses directeurs; celui qui possédait beaucoup d'argent fut élu directeur avec des appointements élevés, de telle sorte que longtemps avant l'écroulement de ce pont dans le fleuve, la compagnie avait reçu, par l'intermédiaire des directeurs, le capital primitif en entier. Cette compagnie obtint une subvention de la ville de Québec, une autre de la province de Québec et une troisième du Gouvernement fédéral. C'est alors qu'elle commença la construction du pont. Le même M. P. Davis, qui a réalisé $3,500,000 dans la construction d'une partie du Transcontinental, fut choisi par la compagnie du pont de Québec pour faire les travaux de maçonnerie.

Après avoir mis les travaux en marche, la compagnie encaissa la subvention octroyée par la ville de Québec, elle encaissa entièrement ou en partie la subvention autorisée par la législature provinciale de Québec et une partie de celle que le Parlement fédéral avait votée. Quand M. Davis eut presque terminé les travauv d'infrastructure, la compagnie n'avait pas assez d'argent pour le payer. Le Gouvernement fédéral ne voulait pas prélever d'autres avances sur la subvention, mais la compagnie s'était fait autoriser à émettre des obligations grevant l'entreprise. Elle

devait $160,000 à M. Davis; elle acquitta sa dette en lui remettant pour $400,000 d'obligations, ce qui signifiait que la valeur réelle de ces obligations n'était que de 40 p. 100 de leur plein chiffre. Le pont devait coûter $5,000,000 ou $6,000,000 et les diverses subventions ne représentaient pas plus de $1,750,000; du capital primitif il ne restait plus en caisse que $40,000—les directeurs avaient épuisé le reste—il semblait donc que les obligations dussent n'avoir que bien peu de valeur. La compagnie n'avait pas acheté la charpente du tablier du pont et n'avait pas d'argent pour la faire construire; il semblait que M. P. Davis se fût laissé tondre de belle façon. Mais ceux qui le pensaient comptaient sans leur homme. Que vit-on, en effet?

M. Parent, dont l'influence était très grande dans la province de Québec à cette époque-là, s'en vint à Ottawa et détermina le gouvernement libéral à garantir les obligations de la compagnie du pont de Québec jusqu'à concurrence de $6,000,000, de sorte que d'un seul trait de plume et grâce à la loi qui fut subséquemment votée, les obligations que M. P. Davis avait acceptées à 40 p. 100 de leur plein chiffre reconquéraient leur pleine valeur, ce qui faisait réaliser un bénéfice de $240,000 à ce stupide entrepreneur qui avait fait la folie de prendre ces effets à 40 p. 100. Est-il un seul membre de la gauche qui soit naïf au point de supposer un seul instant qu'au moment où M. Davis accepta les obligations à 40 p. 100, il n'était pas secrètement entendu entre cet entrepreneur, M. Parent et le Gouvernement fédéral qu'une loi serait votée plus tard pour leur rendre leur pleine valeur? Voilà comment M. P. Davis s'y prit pour faire un bénéfice de $240,000 aux dépens du pays.

Quelles réflexions le pont de Québec n'inspire-t-il pas? Si jamais monument servit à attester l'incapacité d'un gouvernement, ce fut bien le pont de Québec. Engloutis dans le fleuve les six millions que l'on avait puisés dans la caisse publique. Mais le plus grand malheur, c'est que soixante-dix hommes appartenant à la fleur de notre classe ouvrière ont trouvé la mort dans les eaux du Saint-Laurent. Les cadavres de ces infortunés témoignent aujourd'hui de façon horrible de l'incapacité du gouvernement Laurier.

Qu'y avait-il donc? Qu'est-ce qui amena l'écroulement du pont de Québec? Cet écroulement ne fut provoqué ni par le passage de trains lourdement chargés, ni par un fort tremblement de terre, ni par une tempête de la violence de celle qui fit disparaître le pont de Forth. Le pont de Québec n'était pas encore à moitié construit quand il cédait sous son propre poids, parce que les travaux avaient été exécutés de façon maladroite et défectueuse; mais à qui la faute? A l'ingénieur, disent nos adversaires. Mais avant l'écroulement du pont, c'est le Gouvernement fédéral, et non pas cette étonnante compagnie du pont de Québec, qui avait assumé la responsabilité de l'entreprise.

Qui est-ce qu'il avait chargé de la surveillance des travaux? Celui-là même qui avait conçu le pont, M. Cooper, l'ingénieur consultant de la Phœnix Bridge Company, adjudicataire de l'entreprise. C'est grâce à l'ignorance et à l'incompétence de cet ingénieur que le pont s'est écroulé, que tous ces ouvriers ont perdu la vie et que le pays a essuyé une perte de $6,000,000. Le Gouvernement n'aurait-il pas pu faire surveiller l'exécution des travaux par des hommes compétents? Ils étaient encore de ce monde les ingénieurs fameux qui avaient conçu et construit le merveilleux pont de Forth. On aurait bien pu retenir leurs services; mais non: le gouvernement libéral était si bien entiché des ingénieurs américains qu'il se crut obligé de recourir aux services de celui-là dont la Phœnix Bridge Company avait fait son ingénieur consultant. Ce que le pays a perdu, M. M. P. Davis l'a gagné; outre ce que son entreprise avait pu lui faire encaisser, l'affaire du pont de Québec lui a fait réaliser un bénéfice de $240,000.

Mais ce n'est pas tout; reportons-nous aux entreprises numéros 16 et 17.

Ces deux entreprises ont permis à M. Davis d'encaisser $740,000 sans qu'il se fût donné la peine de remuer un doigt.

J'admire ce que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) a dit à ce propos; c'est d'ailleurs la partie de son discours qui s'est le mieux gravée dans ma mémoire. Si Davis avait construit la ligne, a-t-il dit, il aurait fallu quand même payer $740,000. Le raisonnement n'est-il pas admirable de logique? Doit-on s'étonner qu'un ancien titulaire du portefeuille des Chemins de fer dans un cabinet fédéral fasse une réponse pareille? La seule excuse qu'il trouve à un vol véritable, à la perte sèche de $740,000 que l'on a fait subir au pays, c'est que le coût des travaux eût été le même si M. Davis les avait exécutés lui-même.

L'appel de soumission fut fait au mauvais moment. J'affirme ici sans craindre que l'on réussisse à me contredire—les faits et la conclusion qui s'en dégage naturellement l'établissement d'ailleurs de façon irréfutable—que si l'entreprise fut adjugée à ce moment-là, ce fut dans le but de fournir à quelque favori du ministère l'occasion de réaliser un gros bénéfice. Cela ne fais pas de doute; on ne saurait être naïf au point de ne pas se rendre compte de cela. Vu l'inaccessibilité de la région, les soumissionnaires, il va sans dire, demandèrent des prix élevés. Les travaux devaient être commencés immédiatement et terminés sans délai. Davis fait son offre, se fait adjuger les deux entreprises et ne se donne pas même la peine de se transporter sur les lieux. Douze mois se passent, après quoi il cède ses entreprises à O'Brien, Macdougall et O'Gorman, et encaisse 10 p. 100 du prix d'adjudication sans que les commissaires y trouvent à redire. Et quels étaient les commissaires? Parent, le personnage qui avait déjà aidé Davis à faire un bénéfice de $240,000; le même Siméon-Napoléon Parent. Dix pour cent!

Au cours des mois qui suivirent, on exécuta une partie des travaux. Aux termes du contrat, l'entreprise devait être terminée au moment où l'on n'avait encore exécuté que douze et demi pour cent des travaux de l'entreprise n° 16 sans avoir encore commencé l'entreprise n° 60. Qu'attendait-on? On attendait que les frères Fauquier eussent terminé les travaux qu'ils avaient entrepris aux deux extrémités de cette partie-là de la ligne, afin de pouvoir faire transporter à meilleur compte les approvisionnements et le matériel et se bien graisser la patte.

La cession de l'entreprise eut lieu avec l'assentiment des commissaires, et M. M. P. Davis eut le plaisir d'écumer le joli denier de $740,000. C'est ainsi que les choses se passent entre lui et son ami Parent. Si l'on ajoute à ces $740,000 les $240,000 provenant du pont de Québec, on constate que M. P. Davis a réalisé en chiffres ronds un bénéfice de $1,000,000 sans avoir rien fait, sans s'être même transporté sur les lieux.

Mais il ne s'agit là que d'une bagatelle. Qu'est-ce, en effet, qu'un million aux yeux d'un entrepreneur libéral? A peine de quoi aider un peu la caisse du parti au moment des élections. Mais ce ne sont pas là les seules transactions dont Davis ait profité sous le régime libéral. L'affaire de l'éclairage du canal de Cornwall est encore présente à la mémoire de ceux d'entre nous qui occupaient un siège en cette Chambre à l'époque où nous étions relégués dans les froides régions de l'opposition, mais nous étions loin de nous montrer aussi moroses que nos honorables amis de la gauche, nous nous abstenions de crier misère et de penser que le pays s'en allait à la banqueroute, parce que les gens n'étaient pas sans quelque inquiétude, parce qu'ils se laissaient gouverner par un parti qui n'avait jamais fait montre d'aptitudes en matière administrative et n'avait jamais manqué de commettre quelque bévue chaque fois qu'ils eurent le malheur de lui confier les rênes du pouvoir—mais quand ce parti reviendra au timon des affaires, ceux qui le composent aujourd'hui seront depuis longtemps allés rejoindre leurs ancêtres.

Cet après-midi, j'ai pris plaisir à entendre l'honorable député de Pictou se plaindre de ce que l'on ait dévoilé tout ce qu'il y a d'ignoble dans la construction du Transcontinental, sous prétexte que cela pourrait nuire à notre crédit en Europe. Et cependant il n'hésitait pas à dire et d'affirmer que notre pays s'achemine vers la banqueroute et que l'état de nos finances est tel que le ministre des Finances en perd le sommeil—il n'y a pas de mal à cela, sans doute? Un tel langage, j'en conviens, ne saurait nuire à notre crédit, car les gens savent trop bien ce qui porte les membres de la gauche à se plaindre ainsi pour croire à leur sincérité. Je constate avec plaisir que mon honorable ami est enfin de retour à la Chambre.

J'aime à croire qu'il a bien dîné. Son absence m'attristait. J'aime à porter mes regards sur sa figure épanouie, car quelque crainte qu'il ait de la banqueroute, on le voit toujours sourire. Je voudrais maintenant appeler l'attention sur un détail qui semble n'avoir que peu d'importance—une simple paille suffit souvent à indiquer de quel côté le vent souffle. Je ne sais s'il a déjà été question au cours du présent débat du passage à travers les fermes, mais pour donner une juste idée de l'habileté dont les commissaires ont fait preuve à cet égard, je signalerai le passage à travers la ferme Delisle. Ce Delisle était propriétaire d'une ferme de 55 acres qu'il offrit de céder à la commission au prix de $3,500, soit à raison d'un peu moins de $70 l'acre. L'agent de l'emplacement de la voie ayant émis l'avis que ce prix était

excessif, on n'acheta que 5 acres 23 à $100 chacun et le propriétaire obtint une première indemnité de $277, puis une deuxième de $500, ce qui faisait un total de $1,300. On construisit le chemin de fer à travers cette ferme; il fallut établir un passage à niveau pour que le propriétaire pût abreuver son bétail et élargir le ponceau pour que les animaux y pussent passer. Sait-on ce qu'a coûté l'élargissement de ce ponceau? La bagatelle de $23,635. C'est un détail qui a échappé à l'attention de mon honorable ami de Pictou. Le droit de traverser cette ferme revient donc à $24,317, et l'on aurait pu acheter la ferme entière à $3,500.

Il y a un autre passage, celui de la ferme Perron, mais il a coûté un peu moins.. Le coût supplémentaire n'a été que de $21,000.

Mon honorable ami de Pictou n'est pas le seul député qui ait parlé sur ce point dans cette Chambre. J'ai actuellement dans l'esprit un honorable député de l'opposition, l'honorable député de Carleton, Nouveau-Brunswick (M. Carvell). S'est-il jamais trouvé un sujet en discussion dans cette Chambre, sur lequel l'honorable député de Carleton, Nouveau-Brunswick, n'ait pas exprimé son avis? J'écoute l'honorable député de Carleton et je suis émerveillé du vaste savoir qu'il possède sur toute chose. Je m'émerveille et je me demande s'il est possible qu'un esprit humain puisse emmagasiner un fonds aussi considérable de connaissances? Il est comparativement jeune, et s'il n'avait donné à l'étude que les heures qu'on lui accorde ordinairement, il ne lui aurait pas été possible, dans le si court intervalle qu'il a passé sur notre planète, de devenir l'encyclopédie ambulante qu'il est aujourd'hui. Dort-il jamais, ou passe-t-il les heures silencieuses de la nuit à amasser de la science, et toujours de la science? Nous avons eu l'an dernier un débat sur la question navale. Quelques honorables députés doivent certainement s'en souvenir. Vous au moins, monsieur l'Orateur, vous vous le rappelez, parce que vous avez été obligé, en vertu des hautes fonctions que vous remplissez, de vous asseoir et d'écouter ces longs discours fatigants.

Il me semble que les émoluments de ces fonctions et la dignité qui s'y rattache sont chèrement payés si vous êtes forcé d'écouter des discours comme ceux qui ont été prononcés sur la loi navale par nos amis de l'opposition. Mon honorable ami de Carleton a fait sur ce sujet un discours dans lequel il nous a dit tout ce qui se rapportait à la construction des vaisseaux de guerre, anciens et modernes, des trirèmes de la Rome antique aux caravelles de Colomb, des bateaux plats du canal des Rideaux aux super-dreadnoughts de la Grande-Bretagne. Tous étaient pour lui comme autant de livres ouverts. Non seulement il construisait la coque des bateaux, mais il la remplissait de la superbe machinerie qui les active. Il a lancé deux escadres, l'une pour la côte de l'Atlantique, et l'autre pour le littoral du Pacifique. Il y mettait des machines et, au cours du débat, il a fait montre d'un savoir sur la construction des machines que Parsons, l'inventeur de la turbine, ne pouvait pas même surpasser, ni même Rudyard Kipling, l'auteur de l'hymne McAndrews.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député s'écarte plutôt de son sujet.

M. CARVELL: J'ose croire, monsieur l'Orateur, que vous retirerez votre opposition, car les remarques de l'honorable député me plaisent beaucoup.

M. FOWLER: Je sais que mon honorable ami sera le dernier homme à se plaindre; je le connais trop. Quand il s'agit d'agriculture, l'honorable député sait tout ce qui touche à cette science. L'agriculture lui est familière, des pommes de terre aux pois, de la traite des vaches au soin d'un cheval, du retour régulier des récoltes au meilleur terreau où cultiver des champignons. Il peut dire au ministre de l'Agriculture quel genre de ferme choisir et où la choisir. Il a une connaissance approfondie et complète de la question. Mais le sujet sur lequel il est parfaitement à l'aise, c'est l'électricité. Quand il en parle vous pouvez voir de véritables étincelles jaillir de ses yeux, et la petite flamme bleue courir sur ses sourcils froncés. Mon honorable ami de Carleton ne trouve rien d'anormal dans la conduite des commissaires chargés de construire le Transcontinental. Existe-t-il un acte, si mauvais, si méprisable qu'il soit, à l'acquis du gouvernement libéral que mon honorable ami puisse trouver anormal? Ou le ministère actuel pourrait-il faire quoi que ce soit d'excellent sur quoi mon honorable ami n'aurait rien à redire? De sorte que la critique que mon honorable ami a faite du rapport de la commission est dépouillée d'une qualité qu'elle aurait eue autrement, car nous savons qu'il l'a condamné avant même de l'avoir lu, tout simplement parce

que c'était le rapport d'une commission nommée par le Gouvernement actuel.

Je désire citer une autre observation que mon honorable ami a faite dans son discours de l'autre jour. J'ai été quelque peu surpris de constater que vous, monsieur l'Orateur, qui êtes d'ordinaire susceptible sur les règlements de la discussion dans cette Chambre, n'ayez pas rappeler l'honorable député à l'ordre. Il disait:

Quiconque votera dans les Provinces maritimes en faveur de ce rapport sera traître à son pays et n'aura pas à cœur les meilleurs intérêts de sa province.

J'ose croire qu'il l'observera avec intérêt et par principe aussi bien. Si l'honorable député ne votait que par principe et n'observait qu'avec intérêt, je crains qu'il ne serait obligé de quitter son parti. Il disait encore:

Je veux voir quelle attitude le ministre de la Marine et des Pêcheries prendra sur cette question.

Je ne crois pas que l'honorable député ait jamais douté de l'attitude que prendrait le ministre de la Marine ou de l'attitude que prendraient les députés des Provinces maritimes qui siègent de ce côté de la Chambre. J'étais membre de cette Chambre quand on a lancé le projet du Transcontinental, en 1903; je n'ai pas craint, alors, de définir l'attitude que j'entendais prendre au sujet de la ligne de Québec à Moncton. Je ne suis pas de ceux qui votent pour une mesure uniquement parce qu'elle procure à leur province quelques avancements temporaires. Mon intérêt dans la Confédération n'est pas limité par les frontières du Nouveau-Brunswick; je m'intéresse à tout le pays depuis Halifax jusqu'à Vancouver, et depuis la frontière américaine jusqu'aux régions arctiques. Je tiens comme traître à son pays tout homme qui, pour des considérations d'avantages locaux, est prêt à voter en faveur d'une mesure qu'il sait ne pas être dans les intérêts de son pays. L'honorable député n'a pas besoin d'être mal à l'aise au sujet de l'attitude du ministre de la Marine et des Pêcheries et du vote qu'il donnera; il n'a pas besoin de se préoccuper du vote que donneront les députés des Provinces maritimes siégeant de ce côté de la Chambre. Au cours du débat du 22 septembre, 1903, pendant que je parlais à la Chambre, M. Logan m'a posé la question suivante:

Puis-je demander à l'honorable député s'il est hostile à la construction de la ligne entre Québec et Moncton?

J'ai répondu à la question et ma réponse se trouve dans le hansard de 1903, volume 5, page 12046 (v.a.); la voici:

M. FOWLER: Je ne crains pas de répondre à la question. Je viens des Provinces maritimes, et j'ai l'intention de solliciter ma réélection. Je déclare ici et maintenant que je suis contre la construction de cette section Est, et que je suis prêt à défendre dans ma propre province l'attitude que j'ai prise sur cette question. Je serais trop heureux que l'honorable député vienne dans mon comté pour faire la campagne contre moi.

Voilà la position que j'ai prise en 1903, à la veille des élections de 1904, alors que je devais me présenter de nouveau pour solliciter ma réélection. Je n'ai pas changé d'idée depuis. J'ai encore les mêmes opinions aujourd'hui. Je suis convaincu que la construction de cette section de Québec à Moncton n'était pas nécessaire et n'était pas dans les intérêts du pays; elle n'était pas nécessaire au Transcontinental et n'était pas de son intérêt. J'approuve chaque mot de ce rapport qui dit que ces $35,000,000 ont été gaspillés et plus que gaspillés, et cette opinion est partagé par tous les députés des Provinces maritimes qui appuient le Gouvernement. En matière de patriotisme, ou de dévouement à notre province nous ne marchons en arrière de personne, pas même de l'honorable député de Carleton (M. Carvell).

Quelques mots encore et j'ai fini. J'ai essayé d'être modéré et j'ai été modéré dans les déclarations que j'ai faites sur cette très importante question. Les honorables membres qui siègent de l'autre côté de la Chambre ont tenté de jeter la poudre aux yeux du peuple par la réplique qu'ils ont essayé de faire au rapport de MM. Gutelius et Lynch-Staunton, mais leurs efforts ont été vains. Quand les fumées de cette guerre de mots se seront dissipées, des faits concluants resteront, des faits clairs et distincts qui donneront à penser aux électeurs. Ces faits sont, brièvement: d'abord que le peuple du Canada avait appris que ce chemin de fer serait construit pour le prix de $13,000,000 à être défrayé par le peuple, ensuite, que le gouvernement Laurier a déclaré que le coût total de la ligne, depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, serait de $61,000,000 quand la construction serait à la hauteur du contrat. C'est ce qu'avait promis le Gouvernement du jour, mais il y a d'autres faits aussi clairs et aussi concluants. Ces autres faits sont: que le fardeau que le pays devra supporter sera de quatre fois le

chiffre mentionné par sir Wilfrid Laurier quand il a proposé son projet. Il est aussi clair que le coût total au lieu d'être de $61,000,000 est de plus de $240,000,000, en calculant les intérêts qui ne seront pas payés par la compagnie, et en présence de cet enorme excédent sur le coût estimatif, la ligne n'est pas de meilleure qualité que ne le demandait le contrat.

Il y a encore un autre point frappant, c'est qu'il y a eu des dépenses extravagantes dans la construction pour plus de $40,000,000 qui sont sortis des poches du contribuable et les amis de l'ancien gouvernement ont eu toutes les libertés de réaliser sur ces travaux de profits énormes et exagérés. Je dis, monsieur l'Orateur, que jamais dans l'histoire du Canada on n'a vu autant d'incapacité et d'incurie de la part d'hommes chargés de conduire à bonne fin une grande entreprise nationale que n'en ont montré le gouvernement Laurier et ses commissaires dans la construction du chemin de fer Transcontinental.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord): Si nous devions juger de la profondeur et de la logique du discours de l'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) par le bruit et la fanfaronnade, il serait difficile d'y répondre pour un homme relativement jeune comme moi.

Je me suis rappelé, lorsqu'il a parlé, qu'après tout le son avait un certain effet, parce qu'il est dit quelque part dans une histoire authentique que les murs d'une certaine cité appelée Jéricho ont été renversés par le son des trompettes. Je portais donc un certain intérêt au discours de l'honorable député, mais les sons se sont évanouis et les murs solides de la Jéricho libérale, de ce côté-ci de la Chambre, sont restés debout et aussi inébranlables qu'au commencement de son discours. Je ne crois pas que l'honorable député ait parlé beaucoup sur la motion qui est soumise à la Chambre. Il me fait l'effet de ce conférencier qui devait parler sur la ballade anglaise "The Babes in the Wood", mais qui parla de toutes espèces de choses au monde sans dire un seul mot de la ballade.

Mon honorable ami a parlé du pont de Québec, mais le pont de Québec n'est pas en discussion en ce moment.

Il a parlé beaucoup aussi d'un nommé Davis et de ses transactions au sujet du pont de Québec. Toute la chanson de l'honorable député a porté sur cette question qui n'est pas en discussion. Je ne vous reproche pas, monsieur l'Orateur, de n'avoir pas averti l'honorable député qu'il parlait en dehors de la question, lorsque pendant près d'une heure il a discouru sur le pont de Québec, lequel, si je lis la motion et l'amendement qui sont devant vous, n'a rien à faire avec l'objet en discussion. Mais la raison pour laquelle le *whip* de la droite a fait parlé l'honorable député de King-et-Albert après l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) qui a prononcé un discours de maître, rempli de faits, de chiffres et de logique irréfutable, c'est que la droite sentait qu'il était nécessaire de jouer quelque truc; elle a compris qu'il fallait détourner la question, et je félicite le *whip* d'avoir bien su choisir son homme. Mais je ne puis pas féliciter mon honorable ami sur la force de ses arguments; comme émule des meilleurs acteurs de vaudeville moderne, je le félicite certainement sur son courage. Il n'a pas besoin de craindre d'être jamais en peine pour gagner sa vie, tant que le vaudeville sera en faveur dans notre pays. Il y a sans doute des questions publiques dans notre pays au sujet desquelles j'opposerais peut-être mon propre jugement et mon expérience à ceux de l'honorable député de King-et-Albert, mais il y en a d'autres certainement dans lesquelles je cèderais le pas à son meilleur jugement et à sa plus longue expérience.

Par exemple, je me rangerais peut-être à son avis s'il s'agissait de raconter le désappointement d'un chercheur de places. L'honorable député à fait allusion à l'honorable député de Pictou à ce sujet. Ce dernier a la satisfaction de savoir que les électeurs du grand comté de Pictou l'ont envoyé ici, et on approuvé, autant qu'il l'ont pu, sa compétence à remplir une charge. Il a la satisfaction de savoir que tout le parti libéral aurait été très satisfait de le voir occuper la plus haute charge que le très honorable sir Wilfrid Laurier aurait pu lui offrir et qu'il aurait pu lui-même remplir. Ses électeurs et lui ont la satisfaction de savoir que cela est vrai. La fortune de la guerre, cependant, l'a empêché pour le moment d'obtenir la charge que son chef, son parti, et les électeurs du comté de Pictou auraient été heureux de lui offrir. L'honorable député de Pictou a cette satisfaction. Mais quelle est la position de mon honorable ami le député de King-et-Albert? Son chef avait entre les mains une charge exactement de la qualité de celle que mon honorable ami désirait et qu'il demandait. Il s'est mis sur

le marché au moment où la porte était ouverte; dès le premier jour de la foire il était sur le terrain.

Mais qu'est-il arrivé? On connaît l'histoire de ce vieil Irlandais dont la femme était morte. Elle s'appelait Sara Jane Hinkley. Il voulait élever un monument sur sa tombe. Le sculpteur lui demanda quelle épitaphe il voulait inscrire: "Oh!" dit-il, "je ne sais trop; je voudrais écrire sur la pierre ceci: "Qu'est devenue Sara Jane Hinkley? Elle est en bonne place". Je suppose que la Sara Jane Hinkley de King-et-Albert a pensé qu'il était digne de la place, de n'importe quelle place que l'honorable premier ministre pourrait lui offrir.

Mais malheureusement l'honorable chef du Gouvernement, qui pouvait disposer de la place n'a pas jugé que l'honorable député possédait les qualités nécessaires. L'honorable député a-t-il la consolation de pouvoir dire que son chef ne le connaissait pas? A-t-il la satisfaction de dire: S'il avait mieux connu mes excellentes qualités il m'aurait donné la place. Il ne peut pas dire cela.

De 1908 à 1911 son chef l'a connu intimement lorsqu'il n'était pas membre de cette Chambre. Il l'a vu agir; il connaissait ses qualités; il le connaissait parfaitement. Il a vu son allure dans ses différents gestes et attitudes. Conséquemment, il ne peut avoir l'excuse que son chef ne le connaissait pas.

Le fait est qu'il le connaissait trop bien. Voilà ce que doit sentir et comprendre mon honorable ami lorsqu'il parle des désappointements d'un chercheur de place. Il est quelque peu dans la position de cet Irlandais ubiquitaire auquel on disait pendant qu'il subissait son procès: "Patrick, ne crains rien; tu obtiendras justice". Patrick répondit: "C'est justement ce que je redoute". Mon honorable ami craignait sans doute ce qui lui est arrivé, parce que son chef le connaissant trop bien, et son malheur est de n'avoir eu que ce qu'il méritait. Telles sont les raisons pour lesquelles je cède le pas devant la vaste expérience de mon honorable ami lorsqu'il s'agit de raconter les déboires d'un chercheur de places désappointé.

Que nous a dit l'honorable député au sujet des travaux qui ont été adjugés et des questions comprises dans la motion et l'amendement qui sont devant la Chambre? Il nous a dit qu'il y avait eu de très grandes irrégularités; il a commencé par nous dire que les travaux n'avaient pas été adjugés régulièrement, et que dans toute cette transaction il y avait eu gaspillage et malhonnêteté. Je regrette que mon honorable ami soit porté à voir de la malhonnêteté partout, excepté chez lui. L'honorable député peut il nous montrer une seule irrégularité, une seule opération malhonnête dans toute cette vaste entreprise entre Winnipeg et Moncton? Il y a des gens qui ne peuvent pas comprendre que l'on puisse agir d'une façon honnête ou droite. Ils sont portés à voir de la malhonnêteté partout. Vu la latitude que l'on a accordée à l'honorable député pour imputer des motifs, je crois avoir droit de lui rappeler certains actes de son parti dans des occasions de même genre.

Le peuple canadien a traité réellement avec beaucoup d'indulgence le parti conservateur. Si jamais un parti au Canada, ou ailleurs dans le monde civilisé, a eu l'occasion de montrer ce qu'il pouvait faire pour son pays, c'est bien le parti conservateur. Ce parti a été honoré de la confiance du peuple au moment de la confédération, et est resté au pouvoir jusqu'en 1873 sous la direction de sir John Macdonald. Pourquoi le peuple lui a-t-il retiré sa confiance en 1873? Simplement parce que se trouvant engagé dans une grande transaction dans laquelle l'argent du peuple pouvait être bien ou mal employé, il a agi avec malhonnêteté, gaspillant et volant l'argent du pays. C'est pour cela qu'il fut chassé du pouvoir.

Comme je l'ai dit, le peuple a été indulgent pour le parti conservateur et l'a rappelé au pouvoir en 1878; mais un léopard ou un Ethiopien ne peut pas changer sa peau. Peu de temps après qu'il fut arrivé au pouvoir le parti conservateurs revena't à ses anciennes amours. Grâce à la tactique savante de leur grand chef, sir John Macdonald, les conservateurs sont restés au pouvoir jusqu'à la mort de ce dernier, et quelle a été la cause de sa mort? Il est mort le cœur brisé par les scandales dont il était entouré; le courant de corruption était trop fort contre lui, et il n'a pu y résister; il est mort le cœur brisé à cause des péchés de son parti. Pourquoi les conservateurs ont-ils été chassés du pouvoir? Ils en ont été chassés par le scandale du pont Curran, le scandale du canal Soulanges, le scandale McGreevy-Connelly et des milliers d'autres scandales se rattachant à leur administration des fonds publics. Je comprends maintenant pourquoi l'honorable député de King-et-Albert ne peut pas comprendre qu'un parti politique fasse les choses honnêtement, parce que mon honorable ami appartient au parti qui s'est rendu coupable des méfaits dont je viens de parler.

Quels actes les conservateurs peuvent-ils nous reprocher pendant les quinze ans que nous avons été au pouvoir sous la conduite de notre chef distingué? D'année en année, de semaine en semaine, de jour en jour, pendant qu'ils étaient dans l'opposition, nos honorables amis de la droite nous disaient que dès qu'ils arriveraient au pouvoir ils feraient la lumière sur notre méthode de comptabilité, sur les marchés que nous avions passés et sur toutes les affaires qui entraînent une dépense d'argent, et ils nous disaient que le ciel même serait étonné des révélations qu'ils feraient sur notre administration. Un changement de gouvernement a eu lieu, et le parti conservateur a pu avoir accès à tous les livres et documents pour y découvrir quelque chose d'irrégulier. Il y a deux ans et demi que nos amis de la droite sont au pouvoir; ils ont institué commissions sur commissions, établi enquêtes sur enquêtes, et jusqu'à ce jour ils n'ont pu trouver que le gouvernement Laurier ait dépensé un seul sou de l'argent du pays d'une manière qui n'était pas juste.

S'ils connaissent quelque chose, moi, humble membre du parti libéral et humble partisan du grand chef de ce parti, je les défie de le prouver et de montrer par là au peuple ce que nous avons fait qui soit indigne de notre nom ou de notre cause. Il est facile de calomnier surtout quand on en a le privilège, comme dans cette Chambre; mais que l'honorable député de King-et-Albert accuse M. Davis et les commissaires de vol et de fraude en dehors de la Chambre comme il les a accusés ici, et il recevra de la cour Suprême une réponse qui ne sera pas de nature à le réjouir.

Rien de plus facile que d'affirmer n'importe quoi sans aucune preuve à l'appui de ses dires. C'est ce qu'a fait l'honorable député à l'égard de M. Davis et des commissaires. Qu'il me suffise d'ajouter que notre parti, son chef et sa politique ont déjà reçu l'approbation du peuple et qu'il sied mal aux conservateurs de nous lancer des pierres quand eux-mêmes habitent une maison de verre depuis quarante ans.

L'honorable député m'a défié de prouver que le rapport Gutelius-Staunton ne repose sur rien. Ce rapport dit qu'on a fait du gaspillage en construisant une voie double au lieu d'une voie simple. Avec sa souplesse ordinaire, l'honorable député d'Ontario-nord m'a soutenu, l'autre soir, que la loi autorisait seulement la construction d'une voie simple, et pour le prouver il a exhibé un contrat obligeant l'entrepreneur, M. Davis, à construire une voie comme celle-là. Il fut applaudi à outrance par ses amis, qui se sont accordés à le reconnaître excellent avocat. J'espère que sa réputation d'avocat ne dépendra pas de l'assertion qu'il a faite sur le point qui occupe maintenant notre attention. Cependant, l'honorable député qui vient d'adresser la parole a semblé opiner dans le même sens que lui. Eh bien, quelle est la loi? L'article 8, chapitre 71 des statuts de 1903 est absolument clair:

> La division de l'Est dudit chemin de fer Transcontinental s'étendant de la ville de Moncton à la ville de Winnipeg sera construite par ou pour le Gouvernement de la manière ci-après décrite, et sujette aux termes et dispositions de la convention.

Cet article ne parle aucunement de chemin de fer à voie simple. Voici maintenant l'article 15 de la même loi:

> Les commissaires auront, par rapport à la division de l'Est, en sus de tous les droits et pouvoirs conférés par cet acte, tous les droits, pouvoirs, recours et immunités conférés à une compagnie de chemin de fer en vertu de la loi des chemins de fer et de ses amendements, ou de toute loi générale des chemins de fer, en tant qu'ils sont applicables au dit chemin de fer, et ils seront censés incorporés dans cet acte en tant qu'ils ne sont pas incompatibles avec ni contraires à ses dispositions.

L'honorable député et ses amis, croyant avoir la science de leur côté, riaient, l'autre soir, de m'entendre soutenir que la commission était libre de construire ce chemin de fer comme elle le voudrait. Or, voici la loi que j'invoquais alors et sur laquelle je m'appuie surtout aujourd'hui, non pas parce que l'honorable député d'Ontario-nord vient de parler; mais parce que le solliciteur général, provoqué par l'honorable député de Renfrew-sud, a été forcé d'admettre, l'autre soir, malgré toute son habileté, que la loi ne contenait aucune disposition exigeant que la ligne fût à voie simple.

Que servait au député de King-et-Albert d'invoquer le rapport pour me défier? Rien n'y fait voir, nulle part, que la ligne doive être à voie simple. Même si la loi le disait—et elle ne le dit pas—on aurait encore droit de faire une double voie comme on en a fait une et comme on en fait toujours sous forme de voie d'évitement, etc., aux terminus d'un chemin de fer en voie de construction. Par conséquent, la droite n'a aucunement raison de venir dire que l'exécution de tels travaux nous a fait perdre des centaines de mille piastres.

L'honorable député de King-et-Albert nous défie, quand même, de trouver un seul

point du rapport qui ne soit appuyé par des preuves. Mais il contient des dizaines de déclarations que les faits ne justifient pas. Je ne m'attarderai pas à les citer, mais je dirai, et ceux des honorables députés qui sont avocats savent que les parties d'un témoignage qui pèchent contre la vérité affaiblissent beaucoup celles qui y sont conformes et ont même pour effet de détruire toute la force de la preuve, parce que la personne a été surprise à dire quelque chose qui n'était pas vrai. Appliquant ici le même principe, je demande à la députation de conclure que ce rapport n'est aucunement digne de foi. A la page 6 du Rapport, on lit que les commissaires avaient adopté un mauvais mode de demander des soumissions.

Le rapport contient ce qui suit:

La façon dont la commission a invité les entrepreneurs à soumissionner, les garanties extraordinaires qu'on exigeait d'eux et l'idée de répartir la construction de la plus grande partie de la voie en lots d'entreprises démesurés, tout cela a eu pour résultat de restreindre le nombre des soumissionnaires à cinq entrepreneurs seulement, pour 806 milles de la voie. Onze sociétés d'entreprise ont obtenu tous les travaux, qu'elles ont ensuite partagés entre plus de cent sous-traitants. Ces derniers auraient probablement soumissionné pour l'entreprise si elle eut été divisée en un plus grand nombre de lots et si l'on n'avait exigé d'eux que les garanties ordinaires demandées pour les autres entreprises de l'Etat. Ce qui prouve bien quels jolis bénéfices ont touchés ces onze sociétés d'entreprise, c'est qu'elles ont, paraît-il, réalisé $8,800,000 sur les travaux cédés aux sous-traitants.

Comme on craint peut-être de nous ennuyer en étant trop diffus, monsieur l'Orateur, on résume les faits à la page 6 et par une note imprimée au bas de cette page on nous renvoie à la page 19 pour en avoir la preuve; elle y est donnée sous la rubrique suivante: "Méthode suivie dans l'adjudication des travaux et ce qu'il en est résulté." Qu'il me soit permis d'en donner lecture et de dire encore une fois que nous nous attendons à y voir éclater l'inconduite des commissaires au sujet des demandes de soumissions:

Comme il s'agit de plusieurs questions importantes, il convient, pour l'intelligence de ce qui va suivre, d'entrer dans des explications assez longues.

En vue de favoriser la construction, les 1806 milles de chemin de fer à construire ont été divisés en trente et une sections dont on trouvera la longueur et la situation dans la pièce numéro 9.

La commission a fourni des formules de soumissions (voir pièce numéro 10), comprenant une liste des prix de série des divers travaux et matériaux se rapportant à l'entreprise projetée et où était mentionné tout ce dont les ingénieurs ont prévu l'emploi dans la construction du chemin de fer en entier. On demanda aux soumissionnaires de remplir cette liste en y indiquant le prix par verge, par livre, etc., pour les excavations à faire et les matériaux à fournir.

Avant d'annoncer les demandes de soumissions, les ingénieurs évaluèrent pour chaque section la quantité et le coût des divers matériaux et des différents genres de travaux mentionnés dans la série, afin d'être en mesure, lorsqu'on recevrait les soumissions, de déterminer les plus basses soumissions en plaçant en regard les prix mentionnés dans les soumissions et dans ces item. Il suffira de jeter un coup d'œil sur la série pour comprendre clairement ce qui précède.

On demanda aux entrepreneurs de soumissionner pour une entreprise générale. Ils devaient s'engager à faire tout ce qui serait nécessaire pour la construction du chemin de fer, à l'exception d'avoir à fournir l'acier des rails et à construire les ponts en fer, les gares, les ateliers, les entrepôts, les hangars à marchandises et les remises à combustible. Pour une raison que nous ne connaissons pas, bien que les autres bâtiments aient été exclus, les remises à locomotives et les cabanes des cantonniers, sur tout le parcours de la voie, sont spécifiquement comprises dans l'entreprise générale, et, pour une autre raison impossible à comprendre, il est stipulé dans le contrat que les prix mentionnés ne devront pas s'appliquer aux remises à locomotives ni aux cabanes des cantonniers.

Ce qui indique que ceci a été fait délibérément, c'est que le secrétaire a attiré l'attention des commissaires sur cette omission. Nous reviendrons plus tard (voir "Bâtiments," page 83), sur cette particularité du contrat, laquelle permettait pratiquement aux entrepreneurs de fixer les prix qu'il leur plaisait.

La commission avait parfaitement le droit de renseigner les soumissionnaires quant aux quantités que comprendrait leur entreprise, d'après les prévisions des ingénieurs. Ils connaissaient ainsi l'opinion des ingénieurs relativement à l'importance de l'entreprise.

Après avoir consulté M. Collingwood Schreiber, qui conseilla fortement de ne pas laisser voir ces évaluations aux soumissionnaires, les commissaires décidèrent de ne pas communiquer ces renseignements aux entrepreneurs et de ne leur fournir que les profils et les plans (pièces numéro 11).

Les entrepreneurs eux-mêmes reconnurent que les évaluations des ingénieurs étaient strictement privés (page 530).

Lorsque les renseignements ne sont pas à la disposition de tous, il est tout à fait injuste qu'un seul des soumissionnaires soit mis au fait par ceux qui sont en possession de ces renseignements. Si ce soumissionnaire connaît les quantités, il pourra mettre un prix très élevé pour un item qu'il sait que les ingénieurs n'ont pas évalué, ou qu'ils ont évalué au-dessous de la réalité. Il n'aura pas à craindre que son total, pour cet item, enfle le chiffre entier de sa soumission et l'expose à voir sa soumission rejetée. Il pourra aussi, comme l'ont fait les frères Fauquier, mettre un prix très bas sur un item que les ingénieurs auront, par mégarde, évalué à un montant très élevé.

Lorsqu'il s'est agit d'adjuger les entreprises générales, la première chose a été de rendre publiques les demandes de soumissions. Copie d'une annonce est annexée au rapport (voir pièce numéro 12). En soumissionnant, les entrepreneurs devaient remplir la colonne marquée "prix" et donner leur prix pour chacun des 103 item mentionnés.

C'est là toute la preuve que l'on trouve à la page 19, et rien n'y fait voir une irrégularité dans la demande de soumissions ni un passe-droit en faveur de certains soumissionnaires. Voici au moins deux cas où nulle preuve n'existe d'une irrégularité commise par les commissaires eux-mêmes.

Il est dit ailleurs dans ce rapport que des montées par élan auraient dû être établies, et qu'il en serait résulté une économie considérable. Au dire des enquêteurs, la commission du Transcontinental a eu tort, de même que le Gouvernement, de ne pas adopter ces sortes de rampes. L'enquête nous renseigne sur ce point, et que dit-elle? Rien dans les dépositions de ceux dont les commissaires étaient obligés de suivre les conseils, rien dans les décisions auxquelles ils étaient tenus de se conformer, rien qui vienne à l'appui de cette prétention des enquêteurs qui assurent qu'avec des montées par élan le chemin n'aurait rien perdu de sa valeur et qu'on aurait dû les adopter. Voici les dépositions que l'on nous communiquent, il n'y a pas à craindre que, dans leur rapport, MM. les enquêteurs laissent paraître des témoignages favorables à la commission chargée de la direction des travaux. Il y a, à la date du 9 août une lettre de M. D. MacPherson, adjoint de l'ingénieur en chef de la commission, à M. H. A. Woods, adjoint de l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique. Cette lettre dit ce qui suit:

Le 9 août 1905.

M. H. A. Woods,
Adjoint de l'ingénieur en chef du
Grand-Tronc-Pacifique à Montréal.

Cher monsieur,—Auriez-vous la complaisance de m'envoyer copie de vos diagrammes de vitesse et de distance pour le calcul des montées par élan, avec des détails sur le poids des locomotives à employer.

Bien à vous,
(Signé): D. MacPherson.

Il y a à cette lettre une réponse qui est du 14 août.

Montréal, 14 août 1905.

Monsieur D. MacPherson,
Adjoint de l'ingénieur en chef du
Transcontinental à Ottawa.

Cher monsieur,—Relativement à votre lettre du 9 me demandant copie de nos diagrammes de vitesse et de distance pour un calcul des montées par élan, je dois vous dire que, dans les lignes que nous avons tracées, il n'est pas question de ces sortes de rampes et je doute de leur utilité pour des rampes aussi faibles que les nôtres.

Quant au poids des locomotives à employer, nous avons le dessein de nous servir de celles que la nouvelle administration indique dans le devis des ponts, c'est-à-dire des locomotives qui pèsent avec le tender, 355,440 livres.

Bien à vous,
(Signé): H. A. Woods,
Ingénieur en chef adjoint.

[M. McKenzie.]

Vient ensuite une lettre adressée à M. H. D. Lumsden, dans les termes qui suivent:

Le 20 novembre 1905.

Monsieur H. D. Lumsden,
Ingénieur en chef,
à Ottawa.

Cher monsieur,—Je vous envoie la correspondance échangée avec nos ingénieurs de districts et avec l'ingénieur adjoint du Grand-Tronc-Pacifique, à propos des rampes virtuelles.

"Vous verrez que quelques-uns de nos ingénieurs sont en faveur de s'en servir à certains endroits et que d'autres ne le sont pas. M. Woods ne l'est pas.

Voici ce qui en est. M. Woods est l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, à qui la ligne va être livrée aussitôt finie, et l'on nous fait savoir ici que M. Woods n'est pas en faveur des montées par élan.

Ce sont des degrés bons seulement dans un pays ondulé et non pour de longues étendues de terrain sur des pentes maxima.

Le génie civil a été défini: l'art de faire produire à une piastre le plus d'argent possible et un emploi judicieux des rampes aux endroits où le mécanicien a la chance de prendre une course dans la pente, épargnerait sans doute de l'argent dans la construction et permettrait d'exploiter la ligne avec des rampes virtuelles de 0.4 et 0.6, bien que les rampes réelles paraissent plus raides sur les profils.

Il va sans dire que si nous avons des rampes réelles de 0.4 à des endroits où la locomotive peut accroître sa vitesse pour les remonter, ces rampes peuvent être considérées comme ayant effectivement une montée plus douce, et la locomotive pourra tirer une plus lourde charge que sur une rampe virtuelle de 0.4. Voudriez-vous me faire savoir au plutôt quelle est votre décision et si nous devons ou non établir des rampes virtuelles là où cela se peut. Vous aurez l'obligeance, n'est-ce pas, de me renvoyer le dossier.

Bien à vous,
D. MacPherson,
Sous-ingénieur en chef.

La réponse à cette lettre a été la suivante:

Monsieur D. MacPherson,
Ingénieur en chef adjoint.

Cher monsieur,—Relativement à votre lettre du 20, je vous dirai que, selon moi, il faut nécessairement nous en tenir aux rampes réelles pour ce qui concerne notre part des travaux et des ordres en conséquence devraient être adressés à tous les ingénieurs divisionnaires. S'il survenait des cas d'exception, il faudra les soumettre à ce bureau; mais n'oubliez pas qu'avant d'adopter aucun changement, l'approbation de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera nécessaire. Je vous retourne ci-inclus toute la correspondance.

Bien à vous,
(Signé): Hugh D. Lumsden.

Voilà tout ce qui semble avoir eu lieu entre les ingénieurs de la compagnie et ceux de la commission au sujet de cette affaire. La question avait été soulevée par M. McPherson, qui l'a soumise à l'ingénieur en chef du Transcontinental. M.

Lumsden déclare que ce n'est pas conforme aux conditions du marché et que, par suite, il est inutile d'en parler davantage; puis il ordonne à son adjoint de le faire savoir aux ingénieurs d'un bout à l'autre de la ligne, et l'affaire se trouve terminée. La commission instituée pour construire cette ligne a eu, comme le voulait la loi, un ingénieur en chef chargé de la direction générale de l'entreprise, maître absolu des évaluations dernières et de se prononcer en dernier ressort sur toutes les questions relatives aux travaux. Lorsque cet homme déclare à la commission qu'un certain degré d'inclinaison doit être maintenu et qu'il est inutile d'en parler davantage, est-il possible de supposer que les commissaires, tenus à suivre les conseils de cet homme, vont tenter de faire prévaloir leur opinion contre la sienne, au point de vue de modifier les conditions de l'entreprise? Où en serait cet ouvrage si les commissaires n'avaient pas suivi les conseils de l'ingénieur le mieux renseigné que le pays mettait à leur disposition? Ils étaient tenus de se conformer à l'avis que donnait l'ingénieur en chef, et ils ont, en s'y conformant, agit comme ils le devaient. On a parlé ce soir de démagogisme, et je dirai bien que ce rapport est l'expression du pire démagogisme qui soit. Il ne mérite aucunement que la Chambre s'en occupe, que personne de ceux qui ont le souci des procédés honnêtes y fassent attention.

MM. les enquêteurs ont aussi prétendu que la commission du Transcontinental n'avait pas tenu compte des avis donnés par les légistes du Gouvernement et que, si elle-même avait à sa disposition des avocats, elle ne les a point consultés. Il faut dire que ceci n'est pas juste, que ce n'est pas ce que je qualifierais d'honnête. Il y a ici une question que l'on a posée à M. Grant, et qui me paraît manquer à toutes les convenances. La question est de M. Lynch-Staunton:

D. Vous ne saviez pas que les commissaires avaient demandé à un avocat son opinion sur ce qu'ils pensaient être de la roche conglomérée?

C'était en quelque sorte mettre la réponse dans la bouche de M. Grant et voici celle qu'il donne:

Non, je ne savais pas. Pour autant que je sache, ils ne l'ont pas fait.
D. Ne pensez-vous que de leur part c'était bien peu pratique que de ne pas consulter un avocat?—R. Je suppose que c'aurait été mieux.

Pendant qu'il posait cette question, M. Staunton avait dans les mains la lettre que l'on trouve à la page 384, laquelle est une opinion qu'il porte précisément sur cette affaire de classification. Si quelque irrégularité a été commise dans le classement des matières excavées, cette irrégularité, que je nie, n'a certainement pas été prouvée contre les commissaires. Ils ont accepté les plans et devis mis dans leurs mains par les fonctionnaires de l'administration. Par qui ces plans et devis avaient-ils été dressés? Par M. Woods, par M. Butler et par celui qui, en ces matières, était le conseiller du cabinet de sir Wilfrid Laurier, M. Collingwood Schreiber, Ces hommes ont ensemble dressé les plans et devis; ils les ont approuvés dans la mesure où ils le pouvaient et ils les ont transmis à la commission comme étant ceux d'après lesquels la ligne devait être construite.

Les commissaires n'avaient pas d'autres choses à faire que d'accepter ces plans et devis et de faire exécuter les travaux du mieux qu'il le pouvait. Si ces plans étaient défectueux, ce n'était certainement pas anx commissaires qu'il appartenait de les corriger, mais aux experts qui étaient au service du Gouvernement.

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur un état de choses qui sort de l'ordinaire. A l'époque où l'on décida de se lancer dans cette entreprise et où l'on fit préparer les plans et devis, il y avait au service du ministère des Chemins de fer et des Canaux du pays, en qualité de sous-ministre, un ingénieur qui jouissait d'une haute réputation, instruit, habile et brisé aux affaires; j'ai nommé M. M. J. Butler. Cet ingénieur fut l'un des premiers à connaître le projet, dès le début, les plans et devis du Grand-Tronc du Pacifique. Il était bien au courant des raisons qui avaient engagé le Gouvernement à construire un chemin de fer de première classe; il savait quels conseils il avait donnés au ministre à ce sujet; il se rendait parfaitement compte de la responsabilité qu'il avait assumée, en se chargeant de la préparation des plans et en donnant les conseils qu'il avait donnés relativement aux rampes du nouveau Transcontinental. Est-ce que, monsieur l'Orateur, vous ne pensez pas comme moi que le premier devoir d'une commission royale, nommée dans le but de rechercher la vérité et rien que la vérité, une commission qui désirait scruter toute l'affaire jusqu'au tréfonds afin de mettre les faits véritables devant le pays, aurait dû citer M. Butler à

comparaître devant elle, dès le début de son enquête? En effet, M. Butler mieux qu'aucun autre en ce pays savait tout ce qui s'était passé.

Mais qu'est-il arrivé? Les commissaires ont siégé de jour en jour; ils ont voyagé de ville en ville; ils ont pris des photographies et des instantanés d'eux-mêmes sur le versant des collines, chaque fois que la température était assez ensoleillée pour leur rendre agréable le séjour au grand air.

Du jour où ils reçurent leur nomination jusqu'à la date où ils ont expédié leur rapport, ils ont vagabondé d'un bout du pays à l'autre, afin de recueillir des témoignages ici et là. M. Butler était à leur disposition; il habitait Montréal, et ils auraient pu le citer à comparaître devant eux en n'importe quel temps. Le témoignage de cet expert aurait eu beaucoup de valeur aux yeux du peuple canadien; c'aurait été le témoignage le plus intéressant, la sorte de preuve que désirait le pays. Mais du jour où ils ont commencé leurs travaux jusqu'à la date où ils ont remis leur rapport au Gouvernement, les commissaires n'ont pas jugé à propos d'interroger M. Butler, et l'électeur canadien de même que les membres du Parlement sont privés de l'avantage de connaître son opinion à ce sujet. Si les commissaires avaient réellement l'idée de mettre en lumières les faits de la cause, pourquoi n'ont-ils pas invité M. Butler à venir rendre témoignage devant eux? De tous les témoins qu'ils pouvaient citer à comparaître, il était véritablement le mieux renseigné quant à la situation; il aurait pu donner les raisons qui avaient milité en faveur du projet de donner à la voie une pente de 0.4 p. 100 dans un sens et de 0.6 p. 100 dans l'autre. Je ne sais pas pourquoi on a négligé d'entendre le témoignage de M. Butler; je ne voudrais pas me montrer trop sévère, mais si j'en juge par l'allure générale du rapport et le soin qu'ont apporté les commissaires à supprimer les faits, lorsqu'ils ont mis tant de bonne volonté à étaler au grand jour tout ce qui pouvait être défavorable au parti libéral ou porter atteinte aux aptitudes des ingénieurs de la commission du Transcontinental, j'ai le droit de conclure qu'ils ont tout simplement voulu tenir dans l'ombre le témoignage de M. Butler, de crainte qu'il ne projetât sur toute l'affaire une lumière qu'ils ne pourraient cacher sous un boisseau.

Dans ces conditions-là, il était bien mieux de ne pas l'interroger du tout. A l'autre bout de la voie, à Winnipeg, le commissaire chargé de conduire les travaux était M. C. A. Young, et l'on serait porté à croire tout naturellement qu'il aurait été l'un des premiers témoins cités à comparaître devant MM. Gutelius et Staunton. Il avait surveillé tous les travaux; son témoignage aurait donc été précieux, car il était sur les lieux et il était bien au courant de tout ce qui s'était passé; mais M. Young ne fut jamais convoqué, et le rapport actuel ne contient pas un seul mot de son témoignage. Ce que je viens de dire à propos du témoignage de M. Butler, je le répète à l'égard du témoignage de M. Young, a savoir que ces messieurs l'ont supprimé tout simplement parce qu'il ne concordait pas avec le rapport qu'ils avaient à préparer et avec le but qu'ils voulaient atteindre.

M. CARVELL: Ils ont fait pis que cela; ils ont eu une discussion avec M. Butler, et ils n'ont jamais voulu permettre qu'elle figurât à l'enquête.

M. McKENZIE: L'honorable député m'informe qu'ils ont eu l'occasion de discuter avec M. Butler le sens du témoignage qu'il était prêt à rendre; mais lorsqu'il constatèrent qu'il ne pourrait servir au but qu'ils poursuivaient, ils le laissèrent complètement de côté. C'est là l'espèce de rapport que l'on nous demande de prendre au sérieux. Il est encore un point que je désire souligner. C'est que chaque fois que M. Lynch-Staunton a donné une opinion contraire à celle de gens qui étaient qualifiés pour apprécier la situation, on a constaté qu'il était dans le tort. Il s'est posé comme une autorité sur la question du genre de bâtiment que l'on aurait dû ériger et des méthodes à employer pour administrer le nouveau Transcontinental et les autres entreprises qui en dépendent.

Les deux commissaires ont osé différer d'opinion d'avec sir William Whyte, qui avait été choisi comme arbitre par les parties en cause; sir William Whyte combattit cette opinion lorsqu'elle lui fut soumise, et il a rendu contre MM. Gutelius et Staunton la décision la plus énergique qu'il lui fut possible de rendre, en ce qui concerne l'exploitation et l'outillage du Transcontinental. On serait porté à croire que du moment que le jugement de l'arbitre allait à l'encontre de l'opinion des commissaires, ceux-ci l'auraient accepté comme faisant loi, tel que le veut la coutume qui est suivie dans des cas semblables. Si un juge diffère d'opinion avec ses collègues sur le banc il ne quitte pas le tribunal en disant: J'ai raison et les autres ont tort; au con-

traire, il accepte le jugement de la majorité. Voilà l'attitude qu'aurait dû prendre M. Lynch-Staunton, lorsque le tribunal d'arbitrage se prononça contre lui ; mais au lieu de cela, nous constatons qu'il a fait rapport au roi, représenté par le Gouverneur général, qu'il s'en tenait encore à sa propre opinion, en dépit de la décision que venait de rendre sir William Whyte. M. Lynch-Staunton avait également donné une opinion sur un point de droit se rapportant à l'entreprise; mais nous avons à opposer à cette opinion celle du ministre de la Justice, un jurisconsulte de grande expérience et sur le banc et au barreau, l'opinion du sous-ministre de la Justice, l'un des meilleurs avocats du Dominion, et enfin l'opinion d'un ex-ministre de la Justice, sir Allen Aylesworth, qui s'accorde sur ce point avec son successeur et le sous-ministre; nous avons de plus l'opinion de M. A. J. Brown, de Montréal, un avocat dont les avis ont aussi du poids, si je comprends bien, ainsi que l'opinion du jurisconsulte de la commission du Transcontinental national.

Cependant, lorsque le rapport est présenté au Parlement, en dépit de cette liste d'experts qui se prononcent tous contre lui, M. Staunton déclare qu'il adhère à sa propre opinion. Il est évident qu'en agissant ainsi il n'avait qu'un but: celui de jeter le blâme sur la commission du Transcontinental et sur l'ancien Gouvernement.

Quant à la question de la classification, je vous ferai remarquer que MM. Gutelius et Lynch-Staunton ne semblent pas connaître grand'chose au sujet du conglomeré de roche. Je suis plutôt d'avis que, lorsque le peuple canadien viendra à comprendre la genèse de ce rapport qui a coûté $63,000 au pays, il viendra vite à la conclusion que si les commissaires sont ignorants quand il s'agit des conglomérés de roches, ils sont très rusés dès qu'il est question de conglomérés de faussetés.

Sur la pièce justificative n° 16, dans le volume 2, nous trouvons un diagramme des instructions que M. Lumsden, l'ingénieur en chef, avait remis à ses subordonnés. Il désignait dans le diagramme n° 1 une certaine espèce de roche stratifiée; dans le diagramme n° 2, de la roche de cailloux sur une verge cube; dans le diagramme n° 3, de la roche de conglomérat ou pierre en poudingue; dans le diagramme n° 4, de la roche stratifiée détachée en masse sur une verge cube; dans le diagramme n° 5, de la roche en massif de plus d'une verge cube (roche de conglomérat); dans le diagramme n° 6, de la roche schisteuse. Il résume le tout au bas de la page comme suit:

> No 1. C'est une simple affaire de mesurage par l'ingénieur.
>
> No 2. C'est une simple affaire de mesurage par les mesureurs de roche.
>
> No 3. C'est une simple question de mesurage par les ingénieurs.
>
> No 4. C'est une simple question de mesurage par les mesureurs de roche.
>
> Nos 5 et 6. Pour former jugement, afin de savoir s'il est mieux de les enlever par pétardement, l'ingénieur en chef doit visiter les travaux en cours, ou laisser décider la chose par l'ingénieur dirigeant, dont c'est le devoir de visiter fréquemment les travaux, et agir en conséquence.

Ce document, signé par M. Lumsden, l'ingénieur en chef, fut mis entre les mains de ses subordonnés, et la commission et tout le monde durent se conformer au règlement de l'ingénieur en chef, qui faisait loi. Comme je viens de le dire, les commissaires n'avaient pas autre chose à faire que de suivre les instructions données par l'ingénieur dont c'était le devoir de les guider dans ces questions concernant les diverses espèces de roches. Et s'il en est ainsi, je soumets respectueusement que l'on ne peut rien reprocher aux commissaires. Nous avions le droit de supposer qu'avant de lancer des accusations aussi calomnieuses contre les membres de la commission du Transcontinental, on se procurerait au moins un semblant de preuve afin de les étayer. Je n'ai pas mission de défendre les hommes respectables qui faisaient partie de la commission, et dont plusieurs me sont personnellement inconnus. Je connaissais un peu le commissaire qui était stationné à Winnipeg, M. Young, qui jouit, paraît-il, d'une excellente réputation dans la ville qu'il habite; je n'ai jamais entendu dire quoi que ce soit qui pût attaquer son caractère, et jusqu'à preuve du contraire, nous sommes en droit de supposer qu'il est un citoyen honête, capable, et, évidemment, jusqu'ici, la preuve réunie par les commissaires n'a en rien entamé sa réputation.

Quant à l'ancien premier ministre de la province de Québec, je dis qu'il peut très bien se permettre de rire des critiques soulevées contre lui par nos honorables adversaires. C'est un homme qui est fort estimé dans sa province. Non seulement il y jouit d'une grande et enviable réputation, mais il est connu d'une extrémité du pays à l'autre comme un homme de valeur. Quand le moment vint où le chef distingué du Gouvernement d'alors dut trouver un rempla-

çant à M. Wade, je dis qu'il lui aurait été difficile de trouver un homme plus compétent que l'ex-premier ministre de la grande province de Québec. Le vieux proverbe s'appliquerait bien à lui à propos des discours prononcés à droite hier et aujourd'hui à son sujet. Je l'ai entendu dire: "Par un beau clair de lune, vous entendez aboyer les chiens, vous entendez beaucoup de bruit; mais que fait la lune? La lune continue majestueusement sa course". Cet homme éminent qui a toujours joui d'une grande réputation dans sa province, peut bien supporter d'entendre ces aboiements sans y faire attention et continuer majestueusement de s'occuper de ses affaires. Si nos honorables amis de la droite sortent de l'abri et de la protection qu'ils peuvent avoir dans leurs différentes occupations et disent quoi que ce soit au sujet de ce personnage quand on leur fait des reproches, ils s'apercevront que M. Parent est le citoyen respecté qu'il a toujours été et que sa réputation et sa situation dans le pays ne seront pas attaquées ni atteintes par des bavardages de paillasse comme ceux que nous avons entendus à son sujet hier et aujourd'hui dans la Chambre et ailleurs.

M. l'ORATEUR: J'estime que l'expression "bavardage de paillasse", appliquée à un collègue n'est pas convenable.

M. McKENZIE: Peut-être bien que non, monsieur l'Orateur.

J'arrive maintenant à ma province de la Nouvelle-Ecosse et je parlerai des hommes respectables qui faisaient partie de cette commission. Le premier qui est devenu président de cette commission était M. Wade, qui a été pendant longtemps membre de la Chambre et fut bien connu de vous, monsieur l'Orateur, et de beaucoup d'autres de nos collègues. Je prétends que de son vivant, quand il a été nommé et bien longtemps avant de l'être, M. Wade ne le cédait à personne dans aucune province du Canada pour sa distinction comme homme d'affaires et comme avocat. Tant qu'il a été chargé de cette œuvre, il a bien rempli son devoir, avec fidélité et avec beaucoup d'habileté.

C'est rendre un tribut bien triste à sa mémoire, de la part de nos adversaires, alors qu'il est couché dans le silence du tombeau, que de déverser le blâme sur son souvenir en disant qu'il a contribué à donner de faux renseignements et à accorder des entreprises par des méthodes irrégulières afin de diriger d'une manière peu convenable et malhonnête les affaires de cette vaste entreprise dont il était le président et dont il avait une grande responsabilité. C'est tout simplement une diffamation et c'est pitoyable de voir des adversaires s'imaginer que c'est digne d'eux de porter de telles accusations contre un homme qui est désormais impuissant à se défendre.

Passons à l'honorable représentant du comté d'Antigonish, M. McIsaac, qui accepta la situation de commissaire à la mort de M. Wade. Il n'a pas besoin que je le défende. Il a été membre de la Chambre pendant de nombreuses années, et sans vouloir faire tort ici à personne, je crois que nous n'avons jamais vu quelqu'un dont la conduite ait été plus droite et plus convenable et qui ait joui d'un plus grand respect dans cette Chambre que M. McIsaac. Comme on me l'a fait remarquer, quand il s'est agi de trouver un successeur dans le grand comté d'Antigonish qui a eu l'honneur d'avoir pendant longtemps comme représentant l'homme distingué qui fut à un moment premier ministre du pays, le très honorable sir John Thompson, le manteau de sir John Thompson tomba sur les épaules de cet homme d'élite qui était M. McIsaac. Ce fut lui que choisit le très honorable sir Wilfrid Laurier pour remplir cette position. Avant de siéger ici, M McIsaac avait été le représentant honoré du comté d'Antigonish à la législature provinciale; il fut longtemps membre du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et avocat distingué du barreau de la province, c'était un homme d'affaires, riche et au courant de tous les changements qui s'étaient produits dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Il vint ici pour consacrer son temps et son intelligence à la construction de ce chemin de fer, et il n'y a pas un homme vivant qui puisse indiquer du doigt une tache dans la conduite de M. McIsaac. Nous avons ici des représentants de la Nouvelle-Ecosse qui sont censés connaître quelque chose de la vie de M. McIsaac et de M. Wade, mort maintenant, et je les défie de mettre le doigt sur une tache dans la conduite de ces hommes à propos d'une affaire quelconque qu'ils ont entreprise.

Quant à cette prétention que la direction de l'entreprise n'aurait pas dû être confiée à des avocats, je maintiens qu'il n'y a pas dans le pays d'hommes plus en état qu'eux de s'acquitter d'une pareille tâche, pourvu qu'on ait le soin de faire un choix judicieux. C'est une absurdité de dire que les connaissances d'un avocat se bornent à interpréter un texte de loi ou à donner une opinion sur un point de droit. Si un avo-

cat a une clientèle un peu nombreuse—comme c'était le cas pour ceux-ci—il a été nécessairement mêlé à toutes sortes d'affaires. Dans une cause où il s'agit de biens immobiliers, il doit être renseigné sur le mesurage des terres, sur les différents genres de construction, sur le prix des matériaux et de la main-d'œuvre.

Je n'entrerai pas dans tous les détails, mais un avocat pratique et ayant de l'expérience, est un homme rompu aux affaires de toutes sortes, et je dis qu'on ne rend pas justice aux membres du barreau en faisant des gorges-chaudes sur leur compte et en reprochant au Gouvernement d'avoir confié la direction de cette entreprise à des avocats.

Un homme qui a étudié le génie civil peut savoir mesurer les dimensions d'une tranchée dans la roche et calculer la quantité des déblais, mais cela se réduit à peu de choses dans une entreprise aussi considérable, qui doit coûter des centaines de millions. Celui qui connaît les hommes et les choses, qui a été mêlé aux affaires, qui est au courant des prix, est mieux outillé pour un travail de cette nature que le spécialiste qui ignore presque tout en dehors de sa spécialité. C'est manquer de justice envers le Gouvernement et envers les commissaires qu'il a nommés que de chercher à les ridiculiser sous prétexte qu'ils sont avocats. Il est également injuste de vouloir les décrier parce que le coût des travaux a dépassé les premières évaluations.

L'autre jour, un orateur de la droite disait que la commission nommée par le gouvernement américain pour construire le canal de Panama était composée presque exclusivement d'ingénieurs. A-t-on l'intention de nous faire croire que dans cette entreprise les premiers devis n'ont pas été dépassés et que tous les travaux ont été exécutés sans excéder les prévisions premières?

Je crois me rappeler que le coût estimatif de cette entreprise était d'environ $150,000,000. Or, sous la direction de cette commission de grands ingénieurs compétents, les travaux qui ne sont pas encore complètement parachevés ont coûté $400,000,000. Si le gouvernement des Etats-Unis, avec une commission d'ingénieurs, choisis parmi les plus capables de l'armée et de la marine, a dépensé plus de $400,000,000 sur des travaux dont le coût estimatif était de $150,000,000 que pouvons-nous reprocher à notre commission, parce que le coût des travaux dont ils avaient la direction a dépassé la première évaluation?

Vous savez parfaitement, monsieur l'Orateur, pourquoi ces travaux ont été entrepris en 1903, car vous étiez alors membre de cette Chambre et que vous preniez une part très active à ses délibérations. Les raisons sont indiquées dans l'exposé des motifs de la loi qui est ainsi conçue:

Considérant que, par suite de l'accroissement de la population et du rapide développement de la production et du commerce au Canada, et particulièrement de la partie occidentale de ce pays, et afin d'ouvrir de nouvelles régions à la colonisation, tant dans les provinces de l'Est que dans l'Ouest et de mettre des moyens de transport au service de ces nouvelles régions, ainsi que pour d'autres raisons, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer national destiné à servir de grande artère de communication à travers le Canada, d'un océan à l'autre et exclusivement en territoire canadien; et considérant qu'il a été passé une convention en date du vingt-neuvième jour de juillet mil neuf cent trois, entre Sa Majesté le roi, d'un part, et sir Charles Rivers Wilson, grand'croix de l'ordre de Saint-Michel et de Saint-George, compagnon du Bain, et autres représentants à ce traité le Grand Trunk Pacific railway company, compagnie constituée en corporation par un acte du Parlement du Canada, rendu en sa présente session, et agissant au nom de ladite compagnie, d'autre part, pourvoyant ladite convention à la construction et au service d'un pareil chemin de fer; et considérant qu'il y a intérêt à ce que le Parlement ratifie ladite convention et autorise la construction de la manière ci-après déterminée de la division de l'Est du dit chemin de fer, entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

Ainsi que plusieurs l'ont déjà fait observer, la question fut discutée à fond par le Parlement. Je ne crois pas qu'aucun sujet ait été plus minutieusement étudié par cette Chambre que celui-ci. L'année suivante, le peuple fut appelé à se prononcer; à une très forte majorité, il se déclara favorable à l'entreprise et les travaux furent commencés. En 1908, une nouvelle occasion se présenta pour les électeurs de dire ce qu'ils en pensaient et, cette fois encore, l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), qui était à ce moment premier ministre du Canada, reçut le mandat formel et indiscutable de poursuivre les travaux et de mener l'entreprise à bonne fin. C'est dans ces conditions que le Gouvernement a entrepris la construction du Transcontinental et qu'il a poursuivi les travaux. L'honorable député de King-et-Albert dit qu'il a toujours été opposé à cette entreprise. C'est bien possible. Il prétend qu'il a été élu en 1904 et que son hostilité au projet était bien connue.

Mais lorsque les électeurs de King-et-Albert eurent l'occasion de comprendre par-

faitement la nature de cette entreprise, et lorsque l'honorable député se représenta devant eux pour leur demander leurs suffrages, aux élections de 1908, ils le repoussèrent par une majorité écrasante. Le résultat obtenu dans son propre comté et dans la province du Nouveau-Brunswick ne démontre certainement pas que le sentiment public dans cette grande province était défavorable au projet. Si l'honorable député combattait cette entreprise, en 1904, je ne suis pas surpris de constater que le premier ministre a oublié l'honorable député, lorsqu'il lui a fallu former son cabinet. En effet, le très honorable chef du Gouvernement (M. Borden) était en faveur de la construction de cette voie ferrée. On a cité à ce propos, ce soir même, des observations faites par le très honorable premier ministre; à quoi sert donc à un député de venir ici nous dire qu'il était opposé à ce projet de chemin de fer? Le chef qu'il a appuyé—et qu'il appuie encore—était favorable à la construction de ce chemin de fer de Québec jusqu'aux Provinces maritimes. Lorsque l'honorable député de Pictou a cité, cet après-midi, au très honorable premier ministre des extraits de discours que ce dernier a prononcés, le chef du Gouvernement n'a pas nié l'exactitude de ces extraits, et nous devons tenir pour admis que ces citations étaient exactes, que c'étaient bien là l'opinion que le premier ministre professait alors et qui est encore celle qu'il nourrit, aujourd'hui, et qu'il est en faveur de la construction de cette voie ferrée dans la province du Nouveau-Brunswick et jusqu'aux ports de mer de cette partie du pays.

L'honorable député d'Ontario-nord nous dit qu'on n'aurait jamais dû construire cette voie ferrée à l'est du pont de Québec. Dans ce cas, pourquoi la construire jusqu'au fleuve. Il ne sert à rien de construire la ligne jusqu'à ce port, si elle doit s'arrêter là. Si le but de cette voie ferrée est de transporter le grain de l'Ouest aux porte maritimes et si le but qu'on se propose d'atteindre, grâce à ce chemin de fer, est d'amener le grain à un endroit où on peut le transborder des wagons dans le steamer, cette fin se trouve réalisée du moment que la voie atteint Montréal. Dans ce cas, pourquoi poursuivre la ligne jusqu'à Québec? Pour aucune raison valable; mais, en face de leurs partisans de la province de Québec, les honorables ministres n'osent pas dire qu'on ne devrait pas continuer cette voie ferrée jusqu'à Québec. Je le demande, pourquoi prolonger ce chemin de fer jusqu'à Québec, quand le but qu'on veut atteindre permet de s'arrêter à Montréal? Si certains honorables députés soutiennent que la ligne ne se rendra pas plus loin que Québec; si le but qu'on veut atteindre, d'après ce qu'on a dit, est de créer une route de transport par la voie de Cochrane jusqu'à la ville de Toronto et d'ouvrir un système de canaux de façon à ce que le trafic qui passe maintenant par Montréal, prenne la route de Toronto, la conclusion logique à laquelle nous devons en arriver, c'est qu'il ne sera plus nécessaire de construire la ligne à l'est de Cochrane, et que l'on devra faire de Toronto le point central de la ligne, tout en abandonnant la construction du reste de ce chemin de fer.

On n'a jamais construit, en Amérique, un seul chemin de fer qui soit du type élevé choisi pour le Transcontinental et, puisqu'il en est ainsi, nous ne pouvons comparer le coût de cet ouvrage avec celui d'aucun autre chemin de fer construit au Canada ou aux Etats-Unis.

Il est bien beau de dire: On aurait pu épargner de l'argent, si l'on avait construit des ponts en bois; on aurait réalisé une économie, grâce à des pentes plus raides et des courbes plus courtes. Sans doute, on aurait pu faire cela. Cela me rappelle l'annonce d'un marchand de lait que j'ai lue dans un journal, il y a quelques jours: "On peut acheter le lait à meilleur marché, ici, mais ce sera du lait moins riche." On pourrait certainement construire la ligne à meilleur marché, mais ce sera une voie ferrée moins parfaite. Ce ne saurait être la voie qu'il nous faut; ce ne saurait être le chemin de fer qui répondrait aux besoins des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard, en vérité, du Canada tout entier. Quel est l'objet de cette voie ferrée? Les statuts m'apprennent que cette entreprise a pour but de relier l'Est à l'Ouest et de développer nos ports de mer. Si l'on ne construit pas ce chemin de fer de façon à le rendre supérieur à tous les autres et de manière à faire disparaître, grâce au perfectionnement de son outillage et à la nature de ses rampes, l'écart quant à la distance, cette entreprise ne produira pas le résultat qu'on en attend.

On a fait observer qu'il y a une différence d'au moins 150 milles en faveur du trafic de Portland, quant au trafic venant de l'Ouest. Si nous construisons un

chemin de fer d'une capacité de transport semblable et pourvu de rampes pareilles à celles qu'on trouve sur les chemins de fer qui se rendent maintenant à Portland, comment croire que les gens de l'Ouest dirigeront leur grain sur Saint-Jean et Halifax, lorsqu'ils peuvent expédier ce grain à Portland, par une route plus courte et moins dispendieuse? Cela est hors de question. Notre seule chance de concourir pour ce trafic et de le conserver aux chemins de fer canadiens, c'est d'avoir une ligne meilleure. Car alors, nous pourrons donner plus de vitesse aux trains et établir des prix de transport mains élevés.

Voilà ce que nous comptons accomplir avec la construction de ce chemin de fer. Mais, nous dit-on, il va falloir payer trois dollars certaines choses qui ne devaient en coûter qu'un. Cela doit-il suffire à paralyser l'esprit d'entreprise de la population et du gouvernement du Canada? Parce qu'il faudra payer trois dollars au lieu d'une certaine chose destinée à faire du Canada une grande nation commerçante, allons-nous nous déclarer incapables de mener l'entreprise à bonne fin? Allons-nous laisser le trafic s'acheminer vers l'étranger?

C'est une absurdité de prétendre qu'il ne devrait passer qu'une seule voie ferrée à travers la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Puisqu'il faut déjà trois grandes lignes transcontinentales pour répondre aux exigences du trafic, comment ce trafic pourra-t-il atteindre les ports des Provinces maritimes tant qu'il n'existera dans ces provinces qu'un seul chemin de fer mal construit, mal situé et ayant des courbes et des rampes incommodes? On n'a jamais réussi à faire produire à l'Intercolonial une recette satisfaisante; cela doit tenir à une cause quelconque, et puisque cette ligne ne suffit pas au trafic actuel, comment peut-on compter qu'elle transportera le grain et les autres produits de l'Ouest à Halifax, à Sydney, à North-Sydney, à Louisbourg et aux autres villes qui comptent sur ce trafic? S'il est besoin de quatre chemins de fer pour effectuer le transport à travers le continent jusqu'à Montréal ou à Québec, c'est le comble de l'absurdité de prétendre qu'il suffira d'une seule voie ferrée en piteux état pour l'effectuer entre Québec et Saint-Jean, Halifax et autres villes situées plus loin vers l'est; car nous nous plaisons à espérer que lorsque le trafic sera devenu plus abondant, ces villes en auront leur part.

Il en est un peu du trafic comme de la rivière qui serpente au fond des vallées ou descend au flanc des collines; vers sa source, ce n'est qu'un filet d'eau; plus loin, elle prend plus d'importance, et ce n'est que là où elle se déverse dans une nappe plus considérable qu'elle atteint son plein volume. De même le trafic, peu abondant là où l'on commence à le recueillir, devient de plus en plus volumineux au fur et à mesure qu'il se rapproche des ports de mer, et il faut de meilleurs chemins et des installations plus parfaites pour y faire face.

Puisqu'il en est ainsi et que nous comptons acheminer vers Saint-Jean, Halifax, Sydney, Sydney-nord, Louisbourg et les autres grands ports du littoral de l'Atlantique le trafic du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Nord-Canadien, trafic qui devient de plus en plus volumineux au fur et à mesure qu'il se rapproche de l'Est, il faut aviser aux moyens d'effectuer ce transport.

Voilà pourquoi je prétends que ce n'est pas répondre à la question que de dire que le transport sera entièrement effectué par la ligne de l'Intercolonial. Cela n'est pas possible, et c'est pour obvier à l'inconvénient que ce projet de chemin de fer fut conçu et mis à exécution. Et c'est pour cette raison que dans le pays tout entier, et plus particulièrement dans les Provinces maritimes, le sentiment populaire est incontestablement favorable à cette entreprise.

Bien que j'ai prêté une oreille attentive à l'orateur qui m'a précédé, je ne l'ai pas entendu dire un seul mot susceptible de faire penser qu'il s'oppose à ce que ce chemin de fer traverse le Nouveau-Brunswick et aboutisse à Saint-Jean. Il a simplement déclaré qu'il s'en tenait encore à l'attitude qu'il adopta en 1903 et en 1904, c'est-à-dire à l'époque où le projet fut discuté à la Chambre. Cette attitude, il ne nous a pas dit en quoi elle consiste; il se peut qu'il se soit opposé à certaines conditions, mais je ne sache pas qu'il se soit jamais prononcé contre le projet en son entier.

Le premier ministre s'étant lui-même prononcé en faveur de l'établissement de cette ligne nouvelle entre l'Ouest, Montréal et Québec, et ayant même déclaré qu'il en approuvait le prolongement à travers les Provinces maritimes jusqu'à Halifax et à Saint-Jean, je me demande ce qu'il doit penser du solliciteur général qui, adressant la parole au nom du Gouvernement, déclarait l'autre soir que toute cette entreprise n'est qu'une sottise pyramidale. Ce ministre en herbe dit donc de son chef—et ce n'est pas un mince compliment qu'il lui fait là—qu'il a donné son appui à une sottise pyramidale!

J'aimerais à voir le solliciteur général ou tout autre membre de la Chambre aller dire aux habitants de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard que la construction du Transcontinental, qui leur fournira vraisemblablement les moyens de communication qu'ils attendent depuis de longues années et apportera au trafic des grands ports du littoral de l'Atlantique l'aliment sur lequel nous n'avons jamais cessé de compter, ne sera pas poussée plus loin que Québec ou Cochrane et que c'est en vain que nous caressons l'espoir de jouir des avantages que nous attendons de l'entreprise. Ces avantages, nous devrons les obtenir, car pas plus qu'aucun autre le Gouvernement actuel n'oserait revenir sur les promesses que l'on a faites à la population, ni fruster les espérances que la construction de ce chemin de fer a fait naître.

Comme je l'ai dit, ce n'est pas une réponse de dire que cela coûte trop cher et que l'argent n'a pas été bien dépensé, si nous en avons pour la valeur de notre argent et si de bons ponts ont été construits. Les ponts en acier coûtent plus cher que les ponts en bois, mais là où ils ont été construits, nous avons des ponts d'acier au lieu de ponts de bois. Les pentes douces coûtent plus cher que les pentes raides, mais quand nous avons les pentes douces nous avons un chemin de fer de bonne qualité, une ligne dont l'exploitation sera profitable et qui répondra au but qui a présidé à sa création.

Quand le peuple en a pour son argent, il ne se plaint pas et je suis certain qu'il ne se plaindra pas. Nous avons entendu souvent nos amis siégeant de l'autre côté de la Chambre, dans les années passées, nous parler de la direction du trafic qui allait du nord au sud et non de l'est à l'ouest. Nous devions garder notre commerce sur nos chemins de fer, dans notre territoire; mais qu'elle est aujourd'hui la suite de l'application de cette théorie? On déclasse la ligne entre Cochrane et Québec, on la sabote à un tel point qu'elle ne sera pas d'une grande utilité; on fait les courbes plus courtes, les rampes sont mauvaises et tout le reste du travail est de qualité inférieure, de sorte que la ligne ne pourra répondre aux fins de sa construction; où donc va aller notre trafic? Il est irrémédiablement destiné à aller là où est toujours allé le gros du trafic du Grand-Tronc, au lieu d'aller de l'ouest à l'est, d'une extrémité à l'autre du pays, comme nous avions espéré qu'il irait, il sera intercepté à Cochrane ou à Québec, et alors la théorie tory, cette théorie patriotique demandant d'amener le trafic de l'extrémité ouest du Canada dans l'est, n'est plus d'aucune utilité, parce que nous comprenons par ce que disent nos amis d'en face, que leur intention n'est pas de mettre la ligne en exploitation plus loin que le pont de Québec, et que c'est une folie monumentale comme l'a dit le solliciteur général, qui, je le suppose a un peu exprimé l'opinion du cabinet dont il n'est pas tout à fait un membre, mais dont il est l'associé très intime.

Comme député des Provinces maritimes, je désire faire remarquer que l'Intercolonial n'a jamais répondu au but qui a motivé sa construction. Le chemin de fer Intercolonial est une des conditions du pacte de la Confédération.

Il a été construit pour créer un courant de commerce entre les Provinces maritimes et le Canada tel qu'il était connu alors. On croyait que l'Intercolonial transporterait notre poisson, nos produits agricoles, et notre charbon sur le marché de Montréal, de Toronto et autres points de l'ouest. C'est l'objet que l'Intercolonial devait remplir, mais il a été construit de telle manière, avec de telles rampes, qu'il n'a jamais pu être à la hauteur des besoins, ce courant de commerce n'a jamais été créé et pour cette raison nous avons toujours prétendu que la Confédération n'avait pas rempli ses obligations sur ce point. Maintenant, après une attente de quarante-cinq ans, nous croyions que la nouvelle ligne remplirait les conditions qui ont déterminé les Provinces maritimes à entrer dans la Confédération. Mais il semble que les honorables membres de l'autre côté de la Chambre, s'ils réussissent dans leurs intentions, nous enlèveront notre dernière espérance de voir ce vœu se réaliser. A présent, il n'y a pas beaucoup de trafic de l'ouest allant plus loin que Saint-Jean et Halifax, mais nous sommes seulement à la période du commencement de développement de notre commerce; nous n'avons pas encore atteint 10 p. 100 du développement de ce pays. Nous avons de magnifiques ports sur la côte de l'Atlantique, comme Halifax, Saint-Jean, Sydney et Louisbourg. Sur l'île du Cap-Breton, nous avons six ports magnifiques. Nous espérons, quand cette entreprise sera parachevée, quand le trafic de l'Ouest se rendra jusque chez nous, que ces ports, l'ancien port de Louisbourg et les magnifiques ports de Sydney et North-Sydney recevront leur part du

trafic. Nous avons le droit de nous attendre à ce que notre poisson et nos autres produits, le fer et l'acier, prennent la route de l'ouest par cette voie qui offrira des moyens de transport meilleurs que ceux que nous avons maintenant. Dans de telles circonstances nous avons toujours désiré que le chemin fût complété sans aucune modification des plans primitifs, et qui, j'en ai la conviction, seront rétablis.

Le Gouvernement et les honorables ministres qui représentent le Gouvernement aujourd'hui peuvent penser que la nomination de cette commission est une simple bagatelle; qu'ils peuvent nommer n'importe quelle sorte de commission et lui mettre dans la bouche le langage qui leur plaît. Comment cette commission a-t-elle été nommée? Ce n'est pas un effet du hasard; sa nomination est décrétée par un statut. Les membres sont-ils nommés par un seul ministre? Je ne le crois pas. La commission étant nommée pour représenter la couronne suivant le chapitre 104 des Statuts revisés du Canada:

Le Gouverneur en conseil peut, chaque fois qu'il le juge à propos, faire instituer une enquête sur quelque objet qui a trait au bon Gouvernement du Canada, ou sur la gestion de quelque partie des affaires publiques.

La couronne est mise en cause. Le Gouverneur général nomme une commission mais n'a aucune responsabilité.

Il accepte les noms qu'on lui soumet et la responsabilité repose entièrement sur le Gouvernement. Et 1912, le Gouvernement de cette époque a modifié ce chapitre par le chapitre 28 de cette année-là, ainsi qu'on peut le voir. Je dis donc que le rapport des commissaires est absolument illégal, absolue illégitime et en violation de la loi édictée par le Gouvernement actuel. L'honorable député d'Ontario-nord (M. S. Sharpe) a dit catégoriquement hier soir qu'un faux avait été commis dans cette affaire. Les commissaires donnent clairement à entendre quel a été l'auteur de ce faux. Ils insinuent que des malversations ont été commises par quelqu'un. S'ils ont découvert que quelqu'un s'était rendu coupable, ou pouvait être soupçonné d'avoir agi malhonnêtement, quel était leur devoir? Le chapitre 28 des Statuts de 1912 dit que si l'on découvre à l'enquête quelque chose qui exige de nouvelles recherches ou implique quelqu'un:

Que les commissaires peuvent permettre à toute personne dont la conduite fait le sujet d'une enquête en vertu de cette loi, et contre laquelle des accusations sont portées pendant le cours de cette enquête d'être représenté par un avocat.

Vient ensuite la partie importante:

Aucun rapport ne sera fait contre une personne avant qu'un avis raisonnable ne lui ait été donné de l'accusation de mauvaise conduite portée contre elle, et on lui donnera pleine latitude d'être entendue personnellement ou de se faire représenter par un avocat.

Telle est la loi mise dans les statuts par le Gouvernement actuel. Le rapport qui nous est soumis porte mille accusations de ce genre, d'accusations de vol, de gaspillage et de fraudes de toutes sortes. On ne pouvait s'empêcher en entendant le discours de l'honorable député de King-et-Albert, ce soir, de croire que la commission avait découvert des centaines de cas de malversation. La loi même en vertu de laquelle ces commissaires ont fait leur enquête dit que si l'on découvre des actes de malhonnêteté, les personnes accusées devront être amenées devant un tribunal pour répondre à l'accusation. La loi dit encore:

Aucun rapport ne sera fait contre qui que ce soit tant que toutes les formalités de la loi n'auront pas été remplies.

Je soumets donc que ces commissaires n'ont pas observé les termes de la loi en vertu de laquelle ils sont nommés, et qu'ils ont fait un rapport diffamatoire et porté des accusations contre des citoyens du pays sans leur donner l'occasion d'y répondre. J'ai parlé de M. Cahan, il y a un instant. Il s'est dit le plus tory des torys, partisan fervent du chef du Gouvernement et son associé dans les questions politiques. Il n'oserait certainement pas dénoncer le Gouvernement, à moins d'être vivement provoqué. Il connaissait évidemment cette loi et les pouvoirs des commissaires.

Dans un discours qu'il prononçait à Montréal ces jours derniers sur la question qui nous occupe, il a dit que toute cette enquête était ridicule et absurde, et que ce rapport n'était rien de plus qu'un procès *ex parte* devant un magistrat. Tel est le genre d'enquête qui va permettre de ruiner la réputation de milliers de citoyens de notre pays. Tel est le genre de rapport que le Gouvernement répand aux quatre coins du Canada. Je n'ai entendu aucun membre de la droite dire ce qu'il pensait de l'opinion de M. Cahan. M. Cahan est un avocat de talent, qui a exercé sa profession dans la Nouvelle-Ecosse durant plusieurs

années. Le chef du Gouvernement l'a choisi une fois comme son candidat dans le comté de Cumberland. M. Cahan était alors chef du parti dans la Nouvelle-Ecosse. Les amis du Gouvernement ne peuvent pas dire qu'il est préjugé contre le parti conservateur ou sympathique aux libéraux. Ils sont obligés d'avouer que le parti tory n'agit pas avec justice, que non seulement ce rapport diffame les adversaires du parti, mais aussi le pays, et je crois que les étrangers seront portés à déprécier la valeur du Canada. Ce rapport nous a fait un mal qu'aucun gouvernement ne pourra jamais atténuer. Si un libéral avait parlé comme M. Cahan, je n'aurais pas répété ses paroles ici, parce que l'on m'aurait répondu: Pouvions-nous nous attendre à autre chose? Mais M. Cahan est un pur tory, et à l'exception des membres du Gouvernement, je ne connais personne en Canada qui ait plus à dire dans les conseils du parti présentement au pouvoir. Je parle sérieusement. M. Cahan déclare sans aucune hésitation que cette enquête est une comédie et absolument indigne d'un parti ou d'un gouvernement. Voilà l'opinion d'un conservateur que personne ne peut contredire. J'ai dit, il y a un instant, que le Gouvernement était responsable de la nomination de ces commissaires. Dès que le Gouvernement nomme des commissaires, qu'arrive-t-il? Il met le Gouverneur général et la couronne dans le tourbillon politique du pays, parce que le Gouverneur général est censé nommer les commissaires.

Il est censé recevoir leur rapport et agir en conséquence. Pourquoi le Gouvernement a-t-il choisi de tels hommes? Que n'en a-t-il plutôt nommés qu'il eût été impossible même de soupçonner de partialité? L'honorable ministre de la Justice est un juriste éminent, un excellent avocat, son expérience a dû lui apprendre qu'une décision venant de quelqu'un que l'on soupçonne de pouvoir être partial perd tout son poids par le fait même. On a déclaré ici, l'autre jour, que M. Lynch-Staunton se disait enchanté que la Providence lui eût fourni l'occasion de faire ce rapport, et que, comme tory, ça lui faisait du bien au cœur de porter un coup au parti libéral canadien. Le Gouvernement le connaissait bien, mais il l'a nommé quand même. Quant à M. Gutelius, je regrette d'avoir à le dire, il joue simplement le rôle d'un politicien. M. Staunton tire la ficelle et il danse. S'il venait à ralentir ses mouvements, M. Staunton lui crierait: On vous alloue un traitement de $20,000 par année; si vous ne dansez pas quand je tire la ficelle afin de vous le faire gagner, je vais, en bon ami du Gouvernement, prévenir celui-ci que vous n'êtes pas l'homme qu'il faut, et vous allez perdre votre emploi. Je ne pense pas que M. Gutelius refuse de sauter et aussi haut qu'on l'exigera.

Ces commissaires, on les a triés sur le volet. C'étaient des hommes partiaux, prévenus, et qui savaient d'avance quel rapport ils allaient faire. M. Lynch-Staunton, représenté au Gouverneur général comme commissaire impartial, a entendu partie de la preuve comme juge, est descendu du banc, a comparu comme avocat, s'est donné à lui-même une opinion par écrit et se l'est fait payer plus de $63,000, si je ne me trompe. A-t-on jamais entendu parler de pareille absurdité?

Une VOIX: Et il a taxé son propre mémoire de frais.

M. McKENZIE: Eh oui! Voici deux magistrats composant un même tribunal. Après avoir entendu la moitié de la preuve, l'un d'eux quitte le banc, plaide devant l'autre, interroge les témoins contradictoirement, remonte sur le banc et rend une décision.

Puis Lynch-Staunton tire la ficelle et voilà Gutelius sur le banc. Staunton en descend, fait un discours à son collègue, lui expose la loi, remonte et rend conjointement avec lui une décision que l'on voudrait maintenant faire passer aux yeux du peuple pour un modèle d'impartialité. Cette absurdité suffirait, à elle seule, pour faire condamner ce rapport.

M. Lynch-Staunton a donné une opinion d'avocat et elle n'était pas bonne. Elle fut contredite par le ministre actuel, le sous-ministre et l'ancien ministre de la Justice, et par une vingtaine d'autres avocats éminents de ce pays. N'importe, s'est dit M. Staunton, je préfère quand même ma propre opinion et je vais la prendre pour base de mon rapport au Gouverneur général. J'espère que le ministre de la Justice déduira au moins du mémoire de M. Staunton ce qu'il aura exigé pour ses mauvaises opinions comme avocat.

Donc, comme je l'ai dit, ces deux messieurs rédigèrent à qui mieux mieux la condamnation du Gouvernement, et ils obtinrent leurs $63,000. Comment ont-ils partagé le magot entre eux? Je l'ignore. Peut-être fut-il alloué une certaine somme à M. Staunton pour avoir comparu devant le tribunal et s'être conseillé lui-même. Peut-être aussi fut-il tenu compté que M. Gutelius touchait déjà $20,000 par année. En tous cas, ils ont dû s'entendre. Monsieur l'Orateur, je suis

pauvre, mais l'argent par lequel on a récompensé ces deux hommes ne me tenterait pas, ni je n'envierais à M. Gutelius les $20,000 qu'il gagne chaque année sans effort. Un bon jour, à l'instar de ce personnage qui avait cru faire une jolie opération en acceptant trente pièces d'argent—probablement une forte somme dans ce temps-là—M. Staunton traînant M. Gutelius à sa remorque, viendra peut-être remettre au Gouvernement ces $63,000 en lui disant: "Voici votre maudit argent. C'était le prix du sang. Depuis que je l'ai accepté, je n'ai plus connu le bonheur." Reste à savoir si ses maîtres lui répondront comme répondirent ceux du pauvre misérable qui avait accepté les trente pièces d'argent. Ils lui avaient répondu: "Que nous importe? Vous avez servi notre dessein, vous avez vendu votre âme, votre dignité, votre honneur, emportez votre argent, nous nous en lavons les mains". Leurs mains n'étaient probablement pas aussi nettes qu'ils le disaient.

Voilà donc cette commission, ce tribunal, cet outillage dont on s'est servi dans le but de ruiner le crédit de sir Wilfrid Laurier, le grand chef du parti libéral, et le crédit du parti libéral lui-même, et de déprécier la grande entreprise qui a valu aux conservateurs tant de défaites et leur en vaudra encore s'ils osent y toucher.

On en a tellement dit au sujet de ce rapport qu'il se trouve démoli jusqu'à en être méconnaissable. Après ce qu'en a dit l'honorable député de Renfrew-sud surtout, il n'en reste pas assez pour que nous ayons lieu de nous en occuper davantage. Il nous reste tout simplement à faire comme disait un certain capitaine de vaisseau en réponse à un télégramme lui annonçant la mort de sa belle-mère. On lui avait demandé: "Allons-nous la faire embaumer, enterrer ou incinérer?" Il répondit: "Faites-la embaumer, enterrer et incinérer. Prenez toute précaution." Voilà justement comment nous allons nous y prendre pour nous délivrer à jamais de MM. Gutelius et Staunton.

Je parlais, il y a un instant, des instruments dont se sert le Gouvernement actuel pour déprécier ses adversaires. J'ajouterai qu'un gouvernement qui ose employer de tels instruments peut tout aussi bien s'imaginer d'avoir recours à ceux qui étaient familiers aux barbares Indiens d'autrefois: la torche incendiaire, le casse-tête et le couteau à scalper.

(Sur la proposition de M. Nesbitt, la suite de la discussion est renvoyée à demain.)

La séance est levée à onze heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 2 avril 1914.

La Chambre se réunit à trois heures de l'après-midi.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu oralement sont précédées d'un astérisque.)

COMMISSAIRES ENQUETEURS SUR ACCUSATIONS D'INGERENCE POLITIQUE.

M. BOURASSA demande:

1. Messieurs L. Omer Beaubien, Ste-Foye Belleau, J. P. Jolicœur, Chs Smith, E. H. Cimon et Emile Gelly, avocats, de Québec, ont-ils, depuis le 31 mars 1913 été chargés par le Gouvernement de s'enquérir au sujet d'accusations d'ingérence politique ou d'autre nature portées contre certains employés?

2. Entre les personnes susdites, quelles sont celles qui ont été nommées commissaires pour ces fins?

3. Quelles enquêtes ont été tenues par chacune d'elles, à quels endroits, à quelle date et au sujet de quel employé?

4. Quels montants ont été payés, depuis le 31 mars 1913, à chacune d'elles, pour honoraires et dépenses?

M. PELLETIER:

1. Non.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

4. Postes: M. J. P. Jolicœur a fait rapport à la date du 24 mars 1913, relativement à des accusations d'ingérence politique portées contre le receveur de la poste à Guay (P.Q.), mais son compte pour cette enquête, qui s'élève à $103, n'a été payé que le 9 avril 1913. M. Ste-Foye Belleau a fait rapport, le 12 février 1913, relativement à des accusations d'ingérence politique portées contre le receveur de la poste à Blandford (P.Q.), mais son compte pour cette enquête, au montant de $37, n'a été payé que le 3 avril 1913.

Travaux publics: La somme de $660.98 a été payée à M. Charles Smith, Québec, le 30 avril 1913, mais par rapport à une enquête tenue en 1912.

RECETTES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. MACDONALD demande:

Pendant la période du 1er avril au 31 décembre 1913, quelles ont été les recettes brutes sur les divisions suivantes de l'Intercolonial: Halifax à Moncton; Sydney à Oxford et Truro; Moncton à Campbellton; Campbellton à Rivière-du-Loup, et Rivière-du-Loup à Sainte-Rosalie?

M. REID:

Division	1913 Octobre Gain	1913 Novembre Gain	1913 Décembre Gain	1914 Janvier Gain	Total Gain
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Montréal et Ste-Flavie	419,431 82	385,451 50	393,996 03	309,165 95	1,508,045 80
Ste-Flavie et Moncton	223,891 85	233,456 63	232,559 02	181,228 01	871,085 51
Saint-Jean et Halifax	290,013 18	282,291 67	313,669 29	259,667 44	1,145,651 58
Embr. Sydney, Truro et Oxford	181,092 22	146,838 14	153,945 71	130,261 40	612,137 47
	1,114,429 07	1,047,986 04	1,094,170 05	880,822 80	4,136,909 86

BETES DE RACE PURE.

M. LAW demande:

1. M. W. Corning, de Cheggin (N.-E.), est-il le représentant du département de l'Agriculture, division de l'industrie animale, en vue de l'achat de reproducteurs de race pure dans le comté de Yarmouth (N.-E.)?

2. S'il ne l'est pas, qui a été nommé pour le remplacer?

3. Quel est le prix maximum autorisé par le département pour un verrat, bélier, étalon, ou taureau?

M. BURRELL:

1. Non. Les services de M. Corning n'avaient été retenus que passagèrement par la division de l'industrie animale, celle-ci l'ayant autorisé à faire l'achat de reproducteurs mâles des races porcine et ovine pour distribution dans les Provinces maritimes, l'automne dernier. Pour le moment nous n'achetons et nous ne dstribuons pas de ces animaux.

2. Les services de M. Corning n'étant retenus que passagèrement, sa liaison avec le département de l'Agriculture cessa l'automne dernier, aussitôt cette besogne terminée. Il ne saurait donc être question de lui nommer un remplaçant. Aucune distribution de sujets réproducteurs des races porcine et ovine ne sera faite avant l'automne prochain. Une distribution de reproducteurs mâles des races chevaline et bovine sera faite au printemps, mais, de fait, nous n'avons pas encore ordonné l'achat de sujets reproducteurs mâles dans les provinces maritimes.

3. Le tableau ci-dessous indique les prix d'achat autorisés pour les divers sujets reproducteurs:

	Est.	Ouest
Etalon	$575	$600
Taureau	140	160
Verrat	25	40
Bélier	25	35

Les prix indiqués pour étalons et taureaux sont les prix d'achat autorisés pour 1914. Les prix indiqués pour verrats et béliers sont les prix d'achat autorisés pour 1913. Les prix d'achat autorisés pour béliers et verrats en 1914 n'ont pas encore été fixés.

DRAGAGE DU PORT D'YARMOUTH.

M. LAW demande:

1. Combien de soumissions pour dragage dans le port d'Yarmouth ont été reçues en 1913?

2. A quelles dates les soumissions ont-elles été reçues?

3. Quelles sont les personnes ou les compagnies qui ont soumissionné, et quel était le montant stipulé dans chaque soumission?

4. Les dépôts faits par les soumissionnaires leur ont-ils été remis?

M. ROGERS:

1. Six.

2. Le 4 septembre 1913.

	Classe "A" par verge cube.	Classe "B" par verge cube
Havre extérieur et intérieur.	$10.00 Réduit à $6.00	17½

3. Compagnie W. J. Poupore (à resp. lim.)

Maritime Dredging and Construction C., Ltd.—		
Havre extérieur	17 50	39½
Havre intérieur	6 90	22½
Coastal Dredging and Construction Co., Ltd.—		
Havre extérieur	14 00	56
Havre intérieur	3 00	24
Galets	2 50	
Halifax Dredging Co., Ltd.—		
Havre extérieur	2 75	56
Havre intérieur	2 75	26
Beaver Dredging Co.—		
Havre extérieur	4 90	47½
Havre intérieur	.....	28½
Northern Dredging and Construction Co., Ltd.	8 50	24½

4. Oui.

COURRIER DE SUNNY-BRAE A SHERBROOKE (N.-E.).

M. SINCLAIR demande :

1. Quel a été le dernier marché conclu pour le transport du courrier entre Sherbrooke (N.-E.) et Sunny-Brae?
2. Quel est l'entrepreneur actuel?
3. Quel est le prix d'adjudication?
4. Des soumissions ont-elles été demandées?
5. Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires, et le prix demandé dans chaque soumission?

M. PELLETIER:

1. Le 1er juillet 1913.
2. J. S. Cameron.
3. $1,100 par année.

4 et 5. L'ancien contrat expira le 30 juin 1913; comme le prix était raisonnable pour un service de trois fois par semaine et de 90 milles par voyage, et que l'inspecteur avait fait rapport que le service était très satisfaisant, le contrat a été renouvelé sans que l'on ait demandé des soumissions.

LE QUAI DE TADOUSAC.

* M. LEMIEUX demande:

1. Quel était l'entrepreneur du quai de Tadousac, Québec?
2. Quel était le montant mentionné dans le contrat?
3. L'entrepreneur a-t-il été payé en entier?
4. Le ministère des Travaux publics a-t-il retenu un pourcentage du prix porté au contrat pour faire face aux réclamations produites contre l'entrepreneur? Dans l'affirmative, quel était le chiffre de ce pourcentage?
5. Quelques-uns des réclamants ont-ils été payés par ledit ministère?
6. Est-ce l'intention dudit ministère de solder les réclamations respectives de Charles Grenon et de Thomas Louis Villeneuve qui ont tous deux fourni du bois de construction à l'entrepreneur et qui n'ont pas encore été payés?

M. ROGERS:

1. Napoléon Warren, de Chicoutimi.
2. $31,795.
3. Oui; on lui a payé entièrement ce qu'il a gagné jusqu'à date.
4. Le département a retenu $4,737.64 à même le dépôt en garantie fait par l'entrepreneur, afin de protéger ceux qui pourraient avoir des créances contre lui.
5. Un certain nombre de réclamations ont été payées, après que l'entrepreneur eût admis leur légitimité. On procède au paiement des autres au fur et à mesure qu'elles sont certifiées.
6. La somme qui reste à la disposition du département ne sera peut-être pas suffisante pour désintéresser entièrement tous les créanciers, mais ces derniers recevront une partie de la somme qui leur est due, au pro rata des autres créanciers.

LES DEPENSES DE LA MILICE.

M. PARDEE demande:

Quelles ont été les dépenses totale de la Milice pour chaque année depuis 1896?

M. HUGHES:

1896-1897	$ 2,478,179
1897-1898	1,746,731
1898-1899	2,561,056
1899-1900	3,684,294
1900-1901	3,168,717
1901-1902	2,669,038
1902-1903	2,587,476
1903-1904	3,603,715
1904-1905	4,012,742
1905-1906	5,664,193
1906-1907	4,377,309
1907-1908	6,871,397
1908-1909	6,578,574
1909-1910	6,120,877
1910-1911	7,009,822
1911-1912	7,729,948
1912-1913	10,272,759

Ces chiffres comprennent les traitements pour frais de gestion, etc., et les dépenses occasionnées pour venir en aide au pouvoir civil, mais non les pensions.

LE HAVRE DE RIMOUSKI

* M. GAUVREAU demande:

1. Quels sont les soumissionnaires pour les travaux du havre de Rimouski?
2. Quel est le montant de leur soumission pour chacun?
3. Qui a préparé les plans et spécifications?
4. Qui a donné le coût des travaux et préparé les estimés de cet ouvrage?
5. Quel est le montant de ces travaux, tel que soumis au département par l'ingénieur résident?

M. ROGERS:

	Mesurage en chaland.
1. MM. Paul Raymond et Jos. O. Talbot	$334,250 00
O'Brien et Doheney	497,801 80
	Mesurage sur place.
MM. Raymond et Talbot	$355,445 50
O'Brien et Doheney	501,023 40

2 et 3. M. J. A. Tremblay (alors ingénieur du district).

4. $361,144.

L'"AURORA MENACE".

M. KNOWLES demande:

1. Défense a-t-elle été faite de recevoir parmi les matières postales du Canada la "Menace" publiée à Aurora, Missouri?
2. Dans l'affirmative, quand cette défense a-t-elle été appliquée?
3. Quelle période de temps est mentionnée dans cette défense?
4. Pour quelles raisons ladite défense a-t-elle été faite?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Le 23 février 1914.

3. Indéfinitivement.

4. Les raisons sont énumérées dans un mémoire écrit par le sous-ministre des Postes, que le ministre approuve entièrement et dont voici le texte:

Ottawa, 30 mars 1914.

Mémoire pour le directeur général des Postes.

J'ai l'honneur d'informer le ministre des postes, relativement à l'enquête qui a été faite au sujet de la défense de transmettre par la poste au Canada, le journal hebdomadaire "The Menace", qui est publié à Aurora, Missouri, qu'il est défendu de transmettre par la poste canadienne ce journal, et qu'on a refusé la permission de fonder un organe du même genre à Aurora, Ontario.

Comme vous le savez, le ministre des Postes est autorisé par la loi à édicter des règlements défendant de transmettre par la poste quelque chose qui soit indécent, obscène, immoral ou grossier. Ce pouvoir lui est conféré par l'article 178 du Guide postal, qui est basé sur la loi, et donne instructions de retenir et de renvoyer au bureau des lettres mortes, à Ottawa, toute matière postale ainsi prohibée. La coutume suivie dans le département, lorsque le public soumet une plainte de cette nature, c'est d'examiner d'abord avec soin la publication sur laquelle notre attention est attirée, et au cas où l'on en vient à la conclusion que la loi est violée, on avertit tout le service que cette publication ne peut plus être transmise par la poste. C'est ce qui a été fait dans le cas du journal "The Menace", une publication hebdomadaire, éditée à Aurora, Missouri, mais qui circulait au Canada.

En examinant ce journal, nous nous sommes convaincus tout de suite que la plupart des articles qu'il contenait étaient certainement répréhensibles.

A titre d'exemples, je vous citerai quelques-uns des articles qui s'étalaient dans les colonnes de cette publication:

"Résolu que le clergé catholique romain se compose d'un groupe de libertins, qui se livrent à la traite des blanches";

"Un tiers du clergé est pourri, un autre tiers est mauvais et l'autre tiers a besoin d'être surveillé".

"Les évêques et les prêtres au Canada sont de véritables artisans de la traite des blanches".

"La religion catholique a la haute main sur l'Etat, le foyer, l'église et les écoles, et elle maintient l'ignorance et la superstition, afin de perpétuer le pouvoir du pape et des prêtres et leur système de condamner les prêtres et les religieuses au célibat, qui engendre la prostitution".

"Bien qu'ils soient très religieux, les membres du clergé mènent une vie profondément immorale. On dirait qu'ils sont nés menteurs, dépourvus de caractère et tout à fait cyniques. Et pourquoi n'en seraient-ils pas ainsi, puisque nous savons que les prêtres (les prétendus chefs spirituels) sont des êtres corrompus, qui mènent une vie de dissipations et de crimes.

"On m'a informé secrètement que l'un des avocats en vue de notre ville est le père de 23 enfants, nés de 23 femmes différentes. L'autre jour, je me rendis en visite chez un voisin où je trouvai cinq enfants. Lorsque je m'informai des noms du père et de la mère de ces enfants, je découvris qu'ils étaient bien les enfants du même père; mais il les avait eus de cinq femmes différentes. Ce sont là deux exemples seulement, mais les cas de cette nature foisonnent en ce pays. Les prêtres ne font pas mieux que cela; ils donnent le mauvais exemple. Qui peut blâmer les ouailles après cela?"

"Les prêtres passent une bonne partie de la journée dans les écoles paroissiales à conter fleurette aux jeunes nonnes, qui sont jolies, et le reste du temps ils marmottent des prières en latin, boivent du vin ou du punch au whiskey et font bonne chère."

"Burnett nous apprend qu'il y avait des couvents où toutes les religieuses étaient enceintes. Si les choses se passent correctement dans les cloîtres, pourquoi cette retraite, ces hautes clôtures, ces portes fermées et ces fenêtres grillées? D'où proviennent donc ces rapports persistants au sujet des oppressions, des cruautés et des immoralités, qui se perpétreraient à l'intérieur des cloîtres? Comme nous l'avons déjà démontré, les couvents furent établis à l'origine, afin de donner asile aux femmes, qui s'étaient consacrées à la prostitution, sous l'égide des dieux qu'elles adoraient."

Voici quelques-uns des titres, qui s'étalaient en tête des articles:

"Prêtres, publicains, politiciens, prostituées."

"L'enlèvement des femmes pour en faire des religieuses, avec l'approbation du pape."

Afin de vous montrer comme certaines gens bien intentionnées peuvent être amenées à haïr et à mépriser leurs concitoyens et leurs compatriotes, en lisant des écrits de cette nature, je prendrai la liberté de vous citer un extrait d'une lettre de protestation que nous avons reçue à ce sujet. Cette lettre a été écrite par un citoyen, qui, ayant été un lecteur assidu du journal "The Menace", nous donne un aperçu du ton ordinaire des articles parus dans cette publication, et du sens qu'il y attache. Entre autres choses, voici ce qu'il écrit, pour approuver le ton général des controverses soulevées dans les colonnes du journal "The Menace".

"Le journal "The Menace" prétend que la hiérarchie de l'Eglise catholique romaine, son pape, ses cardinaux, ses évêques et ses prêtres, sont sans exception les vauriens les plus corrompus, les plus cruels et les plus vicieux, qui aient jamais foulé de leurs pas la surface terrestre. Selon cette publication, le clergé attire des jeunes filles et des jeunes femmes sans expérience, en arrière des grilles des couvents, sous le prétexte de devenir les épouses du Christ, mais dès qu'elles ont prononcé leurs derniers vœux, qui les privent pour jamais,—ces pauvres innocentes que l'on abuse,—de la belle lumière du soleil du ciel, de la tendre protection de leurs pères et mères, et de l'amitié sympathique de leurs voisins et de leurs amis, elles constatent alors qu'elles ne sont pas les épouses de Jésus-Christ, mais les victimes de la convoitise et des baisers des prêtres de Rome."

L'auteur de cette lettre ajoute qu'il croit toutes ces énormités, et il en conclue que l'on devrait permettre au journal "The Menace" de circuler librement par la poste au Canada.

Toutefois, il est évident, d'après les citations que je viens de donner, et nombre d'autres encore,—car ce journal ne publie pas de nouvelles comme les autres, mais consacre presque tout l'espace dont il dispose à la publication d'articles du même genre que ceux que j'ai cités,—qu'il tombe sous le coup de la loi qui défend de faire servir la poste au transport de la littérature indécente, obscène, immorale ou grossière.

N'importe quel journal peut bien discuter de religion au point de vue abstrait sans que nous intervenions, car il est responsable de ses opinions. On peut être protestant ou catholique intransigeant on peut avoir des opinions religieuses extrêmes, et les énoncer dans un langage extrême, sans que le département croit de son devoir d'intervenir, mais lorsqu'on a le cynisme de proférer des insultes, qui souillent la chasteté et l'honneur des femmes et du clergé de toute une dénomination religieuse, ou lorsqu'on attaque, comme dans ce cas-ci, toutes les femmes qui professent une certaine religion, alors le département croit qu'il est de son devoir de fermer l'entrée du pays à une semblable littérature. C'est la conduite que le département a toujours suivie dans le passé et qu'il entend continuer à suivre à l'avenir. C'est la loi, et nous l'appliquerons d'une manière impartiale à tous les journaux qui se livreront à des attaques de cette nature, qu'ils soient protestants ou catholiques. Si un journal catholique s'était permis ou se permettait jamais de suivre l'exemple du journal "The Menace", assurément que nous lui aurions enlevé ou nous lui enleverions tout de suite ses privilèges de la poste. Lorsqu'on signala le cas actuel à l'attention des autorités du département, et qu'on examina les articles que renfermait ce journal, et qui était si grossiers, si injurieux et si dérogatoires à un grand nombre des citoyens de ce pays, nous n'avons pas hésiter à nous conformer à la loi et à défendre la circulation de cette publication par la poste.

L'article 209 du Code criminel décrète que, quiconque fait circuler par la poste des matières d'une nature obscène, immorale, indécente ou grossière se rend coupable d'une offense criminelle et est passible de deux ans de prison. Il n'appartient pas à ce département, toutefois, de mettre la loi en vigeur, et conséquemment nous nous sommes bornés à interdire l'accès de la poste à cette publication. Je n'ai aucun doute, cependant, que si quelqu'un voulait se charger de cette affaire, d'après le Code criminel, l'éditeur de ce journal, s'il n'était pas un étranger domicilié en dehors du Canada, serait sujet au châtiment que décrète le Code criminel quand il s'agit d'offenses de cette nature.

R. M. Coulter,
Sous-ministre des Postes.

M. KNOWLES demande:

1. L'envoi par la poste canadienne du journal "The Menace", publié à Aurora (Ontario), a-t-il été défendu?
2. Dans l'affirmative, quand cette défense a-t-elle été appliquée?
3. Quelle période de temps est mentionnée dans cette défense?
4. Pour quelles raisons cette défense a-t-elle été faite?

M. PELLETIER: L'autorisation de publier à Aurora (Ontario), le journal même mentionné dans la question précédente a été refusée pour les mêmes raisons.

LES REGLEMENTS DE HOMESTEADS.

M. KNOWLES demande:

1. Le ministre de l'Intérieur a-t-il déclaré, à Medicine-Hat, en août 1913, qu'il avait l'intenion de modifier les règlements de homesteads de manière à ce que les occupants de homesteads dont les terres ne seraient pas propres à la culture des céréales, ou seraient difficiles à cultiver, pourraient à leur choix substituer à l'obligation actuelle de préparer pour la culture un certain nombre d'acres de terre la condition de posséder un certain nombre de têtes de bétail?
2. S'il en est ainsi, cette modification a-t-elle été mise en vigueur?
3. Dans la négative, le ministre se propose-t-il de l'effectuer? Et dans ce cas, quand?

M. ROCHE:

1) Le ministre de l'Intérieur a déclaré à Medicine-Hat, à l'occasion de son passage dans cette ville en août 1913, qu'il avait l'intention de proposer une modification de la loi des terres fédérales, de manière à substituer l'élevage du bétail à la culture du grain sur les terres ne se prêtant pas à l'agriculture.

2 et 3. Le Parlement est en ce moment saisi d'un projet de loi en ce sens.

MOTION ADOPTEE SANS DEBAT.

M. CARVELL: Dépôt d'un relevé indiquant le nombre des certificats d'avancement demandés à la commission du service civil depuis le 31 mars 1913; le nombre de certificats de ce genre refusés, et à qui; les raisons alléguées dans chaque cas pour ce refus.

L'AJOURNEMENT POUR LES VACANCES DE PAQUES.

L'hon. R. L. BORDEN propose:

Que lorsque cette Chambre s'ajournera mercredi prochain, le 8 avril, elle reste ajournée jusqu'au mardi, 14 avril.

M. MACDONALD: Comme plusieurs députés qui demeurent loin d'Ottawa sont dans l'impossibilité d'arriver à Ottawa, le mardi, en partant de chez eux le lundi, je suggérerais de remettre au mercredi la réunion des Chambres, au lieu du mardi.

M. BORDEN: Si nous remettons à un autre jour la reprise des travaux, la clôture de la session se trouve par là même retardée d'un jour. Toutefois, si les députés demeurant au loin en sont bien aises, je ne saurais m'opposer décidément à la chose et je me propose de modifier la motion en conséquence.

M. OLIVER: J'appuie la proposition du député de Pictou. Quand un député passe deux ou trois jours sur la route pour se rendre chez lui ou pour le voyage de retour, il est préférable qu'il ne fasse pas le voyage, à moins de pouvoir passer un ou deux jours chez lui.

(On adopte la motion ainsi modifiée.)

OBSERVATIONS SUR LA TAXE DES REVUES ANGLAISES.

M. LEMIEUX: Qu'y a-t-il de fondé dans la rumeur publiée par la presse touchant la modification des règlements relatifs aux revues anglaises et aux journaux d'Angleterre? On fait dire au ministre des Postes que ces règlements ont été révoqués; mais le "Herald" d'hier soir publie un câblogramme contenant une dénégation de cette rumeur par M. Farnell, le secrétaire du ministère des Postes en Angleterre. Qu'y a-t-il de vrai dans cette rumeur?

M. PELLETIER: Depuis trois ans le ministère des Postes d'Angleterre perçoit une taxe de 1 penny ou de 2 cents sur chaque magazine ou revue expédiée au Canada. Le délai fixé dans cet arrangement est expiré depuis un an. On l'a prorogé depuis par périodes de trois mois. On a demandé au ministère des postes britanniques de faire quelque autre arrangement, mais il n'a encore rien fait. La période de la dernière prorogation de délai n'est pas encore expirée et, comme le dit M. Farnell, l'affaire est en négociation.

OBSERVATIONS SUR L'AMENDEMENT DE LA LOI DE NATURALISATION.

M. MACCDONALD: D'après un rapport relatif à l'amendement de la loi de naturalisation, je constate que le département de la Justice du Canada et les autorités britanniques sont presque tombées d'accord sur le texte d'un projet de loi tendant à donner application à la naturalisation impériale, non seulement au Canada mais dans tout l'empire. D'après les journaux, un bill consacrant ce principe aurait déjà été adopté par la Chambre des lords et on faciliterait son adoption à la Chambre des communes. Le ministre de la Justice se propose-t-il de saisir la Chambre du bill mentionné ici, au cours de la session?

M. DOHERTY: Je compte saisir la Chambre de ce bill dans quelques jours. On s'occupe de sa rédaction en ce moment. Bien que notre projet de loi soit basé sur celui adopté par le parlement impérial, il sera nécessaire d'adopter nous-mêmes quelques dispositions, touchant le mode à suivre pour accorder la naturalisation au Canada.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERAL SUR LE BUDGET DES CHEMINS DE FER.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances) pour que la Chambre se forme en comité des subsides, et de l'amendement de M. Graham.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud): Monsieur l'Orateur, à cette étape du débat, il conviendrait sans doute de demander pardon à la Chambre de lui infliger de nouvelles observations au sujet d'une question sur laquelle le débat roule depuis une semaine. Mes observations seront plutôt de nature générale, évitant d'entrer dans les détails, et je présenterai à cette Chambre mes propres opinions sur les conclusions du rapport dressé par la commission; opinions formées à la suite d'une soigneuse étude du rapport, ainsi que des pièces justificatives et des dépositions qui y sont annexées. Je m'acquitterai de ma tâche avec toute l'impartialité voulue.

A mon avis, le Gouvernement n'a pas fait erreur en créant une commission royale avec mission de faire enquête sur les affaires du Transcontinental national, et il n'a pas fait erreur non plus en lui attribuant une juridiction de pareille ampleur. On s'est sans doute autorisé du chapitre 104 des statuts revisés du Canada pour créer cette commission. Depuis 1903 et 1904, il a existé de graves divergences d'opinions au Canada au sujet de diverses questions se rattachant à la construction du Transcontinental national. Il s'est échangé force accusations et contre-accusations, tant dans cette Chambre que dans la presse et au sein du pays, surtout à l'occasion des polémiques provoquées par les deux élections générales de 1904 et de 1908. A l'élection de 1911, cette question du Transcontinental n'a pas joué de rôle important. A son avènement au pouvoir, le Gouvernement actuel n'a nullement fait erreur en décidant qu'il fallait créer une commission royale d'enquête sur les affaires de ce réseau.

L'erreur première, la faute énorme commise par le Gouvernement fut le choix des membres de cette commission. Si l'on avait désigné deux ou trois personnes en qui la population aurait pu avoir confiance par suite de leur compétence et de leur impartialité, je doute que ce rapport eût donné lieu à une discussion, ou dans tous les cas elle eût été bien courte. Le Gouvernement ou le ministre des Chemins de fer n'aurait pas pu choisir deux hommes en qui la majorité de notre population pouvait avoir moins de confiance pour présenter un rapport indépendant et impartial sur le Transcontinental national. C'était au Gouvernement à choisir les commissaires et en désignant M. George

Lynch-Staunton, C.R., et M. Gutelius, il a commis la première faute, une faute dont on suit la trace dans toutes les séances tenues par la commission, jusqu'au jour de la présentation du rapport. Ce rapport n'est pas le résultat d'une enquête judiciaire, indépendante et impartiale, c'est exactement le contraire.

Je connais très bien M. Lynch-Staunton et j'ai pour lui beaucoup d'estime. Je l'ai entendu dans de nombreuses causes et je reconnais son habileté d'avocat.

Je sais que depuis les six ou sept dernières années le gouvernement d'Ontario a été son client principal. Il s'est présenté très souvent au nom du gouvernement d'Ontario devant les comités de la Chambre. C'est avant tout un partisan politique. Pendant les élections générales il se jette dans la lutte et c'est un des hommes les plus actifs de la province d'Ontario. Il n'y a pas une élection dans l'ouest d'Ontario sans qu'on n'y rencontre au fort de la bataille M. Lynch-Staunton et dans tous les petits villages où se trouvent groupées quelques familles catholiques romaines, vous êtes certains d'entendre parler M. George Lynch-Staunton.

Quelque DEPUTES : Oh! oh!

M. GUTHRIE: Je sais que c'est la vérité, non seulement pour la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, mais pour celle de mon honorable ami de Wellington-nord (W. A. Clark) et pour d'autres de l'ouest d'Ontario. M. Staunton a pris une part active à la lutte électorale en 1904 quand le projet du Transcontinental était probablement la question la plus importante soumise aux électeurs. Ce fut au cours de cette campagne que mon très honorable ami le premier ministre annonça qu'il était préférable d'avoir un chemin de fer possédé par le gouvernement qu'un gouvernement possédé par un chemin de fer et je me souviens d'un très beau portrait de mon très honorable ami au-dessous duquel se trouvait cette citation. M. Staunton a donc pris une part active à cette élection et je ne doute pas qu'il ait suivi son chef en tous points. Pendant les élections de 1908, le Transcontinental était encore la question importante, bien que ce ne fût pas la seule que les électeurs eurent à décider et une fois de plus M. Staunton fut un des principaux orateurs du parti conservateur dans tout l'ouest d'Ontario.

M. BURNHAM: Mon honorable ami veut-il me permettre de lui poser une question? Considère-t-il que par le fait qu'il est libéral, cela le rend inhabile à donner maintenant ou à tout autre moment une opinion juridique impartiale sur cette question?

M. GUTHRIE: Non, je ne le pense pas, parce que je vais la discuter simplement avec le rapport qui a été déposé par les commissaires. Pour le moment, je m'occupe des personnes qui ont composé cette commission. Après les élections de 1908, il n'y eut plus guère de discussion sur cette question particulière. Nous nous sommes lancés dans le commerce et d'autres choses jusqu'au changement de gouvernement survenu en septembre 1911. Très peu de temps après, cette commission royale fut formée. M. George Lynch-Staunton, tout frais émoulu de la lutte électorale, avec ses idées préconçues sur le Transcontinental qu'il avait condamné avec ardeur, fut nommé président de la commission chargée de faire une enquête sur la construction de cette ligne. Je prétends que ce n'était pas l'homme qu'il convenait de désigner pour cette position. S'il a parlé comme il le pensait en 1904 et en 1908, et j'en suis bien sûr, il n'a jamais eu foi au Transcontinental national et il n'a jamais cru que la division est aurait dû être construite. Dès le début, ce fut un commissaire partial et susceptible d'être influencé.

Je sais peu de choses ou presque rien de M. Gutelius, à part ce que j'ai entendu durant le débat, mais je prétends, d'après ce que nous avons appris au cours du débat, que nous sommes obligés de conclure que M. Gutelius était aussi inhabile que M. Staunton à faire partie de cette commission, étant donnés ses idées préconçues et son passé comme homme de chemins de fer. Il y a des faits qui ne sont pas disputés: c'était un ingénieur de chemin de fer américain; après son arrivée au Canada, il fit partie pendant un certain nombre d'année du personnel des ingénieurs du Pacifique-Canadien; plus tard on le nomma directeur général d'une division située quelque part dans le Nouvel-Ontario, à North-Bay, je crois. Là il se trouve en contact avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux et je ne doute pas que ce fut leur première rencontre. Le miskaming au nord d'Ontario. Quand de la politique provinciale et comme il était membre du gouvernement d'Ontario, il l'employa dans le chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario. Quand l'honorable Frank Cochrane devint ministre des Chemins de fer et des Canaux il amena

avec lui M. Gutelius dans l'intention de conserver cet homme qui lui avait été si utile dans le passé et qui devait l'être encore probablement dans l'avenir. M. Gutelius occupe aujourd'hui une position qui lui rapporte $20,000 par an. Cette récompense a miroité longtemps devant ses yeux, mais enfin il l'a obtenue. Un homme qui avait été dans la situation de M. Gutelius n'aurait pas dû être nommé membre d'une commission chargée de faire une enquête dans le Transcontinental à moins d'être absolument soustrait à l'influence d'un ministre de la Couronne et de tous les partis politiques.

Je ne trouve pas beaucoup à redire aux honoraires qui ont été payés à MM. Gutelius et George Lynch-Staunton. Si leur travail était fait, je ne crois pas qu'ils auraient été trop payés, mais je suis un de ceux qui sont persuadés que leur travail a été vraiment inutile comme rapport impartial des opérations faites sur cette ligne de chemin de chemin de fer. Quand cette commission a été nommée, j'imagine que le ministre des Chemins de fer et Canaux connaissait assez bien ses hommes. Il y a au Canada un grand nombre de juges éminents qui auraient pu faire partie de cette commission, il y a d'éminents ingénieurs qu'on aurait pu choisir comme commissaires et qui tous auraient été indépendants, incapables d'être influencés et libres de toute attache politique. Il y a des ingénieurs éminents, des avocats éminents, des juges éminents, dans d'autres pays, aux Etats-Unis par exemple, où les conditions sont à peu près les mêmes et que l'on eût pu choisir. Des hommes indépendants, pratiques et compétents auraient pu être employés par le Gouvernement s'il avait désiré les trouver. Le Gouvernement commit la faute première en choisissant deux hommes qui étaient des partisans absolus, l'un qui était l'avocat conseil du gouvernement d'Ontario et avait condamné depuis huit ou dix ans ce chemin de fer et sa construction; l'autre à qui le ministre des Chemins de fer et Canaux faisait miroiter devant les yeux une position de $20,000 par an. Dans ces circonstances peut-on s'attendre à un rapport indépendant et impartial? Je prétends que non et je dis à mon honorable ami que si pour une question indépendante de la politique, il était appelé à nommer une commission en vue d'obtenir une décision juste et équitable, il ne choisirait pas les hommes qui ont été désignés à propos du chemin de fer Transcontinental national. S'il avait choisi ses commissaires parmi les juges du Canada, les membres de l'opposition n'auraient pas eu de plainte à faire. S'il avait agi comme le gouvernement précédent—et j'ai entendu faire cette critique au cours des débats—personne n'aurait eu de motif de se plaindre. Quand un rapport fut déposé à propos du service civil par M. Courtenay et deux autres personnes, et qu'un paragraphe faisait mention d'opérations frauduleuses dans une division de l'administration, que fit le gouvernement précédent? Il nomma M. le juge Cassels, juge de la cour d'échiquier, pour examiner l'affaire. Aussitôt qu'il fut nommé, je crois que les deux partis furent convaincus que l'enquête serait complète, juste et impartiale. Pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a-t-il pas opéré de la même façon dans le cas actuel? Je ne saurais le dire. Je crois qu'il savait ou pouvait se rendre compte du genre de rapport qu'il recevrait avant que ses commissaires n'entrassent en fonctions.

Au début même du rapport, il y a un fait significatif sur lequel on doit s'arrêter. Les pouvoirs des commissaires étaient très étendus, on le sait, et je prétends que si la voie doit être achevée à la fin de cette année, ils n'auraient pas dû remettre leur rapport avant la fin des travaux et ce rapport aurait dû simplement être un rapport intérimaire. Mais si les pouvoirs des commissaires étaient très étendus, ils ont eux-mêmes limité la portée de leurs opérations au 1er octobre 1911. En d'autres termes, ce qu'ils ont voulu enquêter c'étaient les opérations des autres; ce qu'avait fait le gouvernement libéral quand il était au pouvoir, à propos de la construction du Transcontinental. En vertu du décret du conseil qui les nommait, leurs devoirs étaient plus étendus et ils devraient être encore en train de faire l'enquête qui ne devrait finir qu'au moment où la ligne serait achevée. Qui leur a donné des instructions pour s'arrêter à la fin du régime de l'administration précédente. Cela n'est pas dit dans le rapport. Ont-ils pris cela sur eux-mêmes? J'imagine qu'ils l'ont fait, qu'ils ont cru devoir examiner ce que les libéraux avaient accompli et éviter de s'occuper des opérations du Gouvernement suivant, sans consulter absolument personne et sans n'avoir aucune instruction à ce sujet.

Cette idée leur est venue tout naturellement. C'est un détail qui fait voir dans quelles dispositions d'esprit ils ont entrepris ce travail et c'est pour cette seule raison que je le mentionne. Dès le premier paragraphe de leur rapport, les commissaires déclarent que leur enquête n'a porté que sur les travaux exécutés avant le 1er octo-

bre 1911. Quels sont les travaux qu'ils ont examinés? Les études topographiques et les travaux préliminaires avaient été faits, mais ce n'est qu'en 1907 que des soumissions ont été demandées et que les premières concessions ont été accordées. Le gouvernement libéral était au pouvoir et c'est sous son administration que les travaux ont été faits en 1907, en 1908, en 1909, en 1910 et pendant un peu plus de la moitié de 1911. Depuis deux ans et demi, ces travaux ont été entièrement entre les mains de la commission nommée par le Gouvernement actuel—quatre ans et demi sous un régime et deux ans et demi sous un autre.

Pourquoi, alors, la commission n'a-t-elle pas terminé son travail? Pourquoi n'a-t-elle pas poursuivi son enquête jusqu'à la fin de l'année courante et ne nous a-t-elle pas donné un aperçu de ce qui a été fait par le gouvernement conservateur ou par la commission qu'il a nommée, depuis le 1er octobre 1911? Elle ne l'a pas fait et, autant que j'ai pu voir, elle n'avait pas reçu d'instruction à cet effet. Ce que je tiens surtout à faire constater, c'est que cette commission, de sa propre initiative, cédant à son penchant naturel, ne s'est occupée que des anciens commissaires, pour tâcher de les trouver en faute et ne s'est pas inquiétée de savoir ce que faisait la commission nommée par le Gouvernement actuel.

Le rapport contient une foule de détails que je tiens à relever et je le ferai brièvement, vu que les commissaires-enquêteurs ont eu la précaution de nous donner un résumé de leur travail dans les quelques pages qui précèdent le rapport. Ils commencent par déclarer que l'ancienne commission du Transcontinental, nommée par le gouvernement libéral, a fait perdre au pays $8,800,000 par la manière dont elle a concédé les travaux. Ils disent que si les travaux n'avaient pas été concédés à des sous-entrepreneurs, cette dépense de $8,800,000 aurait été épargnée au pays. Je demande à tous ceux qui m'entendent d'étudier le rapport aussi attentivement que je l'ai fait et de me signaler les dépositions ou les pièces justificatives qui corroborent cette assertion. Que l'on additionne toutes les sommes que les commissaires mentionnent comme étant des profits illégitimes et l'on n'arrive qu'à un total de $6,000,000 ou $6,500,000. Et de plus, ce que les commissaires appellent des profits illégitimes ou des dépenses inutiles n'est qu'une simple question d'opinion. Les commissaires prétendent que l'ancienne commission a commis une grande erreur en concédant les travaux par tronçons trop considérables. Voyons un peu ce qui en est. Il y avait 1,800 milles de ligne à construire et l'entreprise a été subdivisée entre vingt et un entrepreneurs, soit une moyenne de 85½ milles par concession. Les commissaires enquêteurs sont d'opinion que les travaux auraient dû être concédés par tronçons de 50 milles et ils ajoutent que si ce mode de concession avait été adopté, des sommes considérables auraient été économisées. Les hommes d'affaires sont-ils prêts à accepter cette manière de voir des commissaires? Bien souvent, le moyen le plus avantageux de concéder une entreprise, c'est de la confier tout entière à un seul, en lui permettant de la subdiviser entre différents sous-entrepreneurs. C'est ainsi qu'agit le particulier qui fait construire un magasin ou une maison. Une entreprise considérable ne peut être concédée qu'à des entrepreneurs dont la position financière est solidement établie. Si les travaux sont subdivisés, le concessionnaire se trouve à avoir affaire à une foule de petits entrepreneurs sans capitaux; ces derniers vont immédiatement trouver une banque et se font avancer une certaine somme, sur la foi de leur marché, et généralement ils se trouvent financièrement embarrassés avant que les travaux soient terminés.

D'ailleurs, quelle différence cela aurait-il fait si les travaux avaient été concédés par tronçons de cinquante milles au lieu de l'avoir été par tronçons de 85½ milles? En adoptant une méthode ou l'autre, on n'aurait pas économisé un seul dollar. Qu'il s'agisse de la construction d'une maison, d'un canal, d'un chemin de fer ou d'une grande entreprise quelconque, la méthode ordinaire est de concéder les travaux à un entrepreneur unique qui, à son tour, subdivise les travaux entre différents sous-entrepreneurs. L'exemple le plus approprié que je puisse trouver, est celui d'un homme qui fait construire une maison. L'entreprise est concédée à un seul pour la somme, disons de $5,000, et immédiatement, la maçonnerie et les travaux en brique sont concédés à un sous-entrepreneur; la menuiserie et la charpenterie à un autre; la peinture et le vernissage, à un troisième; la pose des conduites et des fils électriques, à un quatrième, et ainsi de suite. C'est une chose admise que chacun de ces sous-entrepreneurs réalisera un profit et que l'entrepreneur principal en réalisera un lui aussi. C'est absolument ce qu'a fait l'ancienne commission du Transcontinental et c'est exactement ce que fait le gouvernement actuel au sujet du canal Welland et du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le Gou-

vernement ne fait pas autre chose dans l'adjudication des travaux des nouveaux édifices administratifs.

Je crois savoir qu'à l'heure présente les sous-entrepreneurs ont déjà obtenu une partie des travaux sur le canal Welland. A-t-on déjà vu au Canada un chemin de fer, même peu important, construit par un seul entrepreneur? J'ai eu quelque chose à faire avec la construction d'un chemin de fer de 16 milles de longueur, qui fait maintenant partie du réseau du chemin de fer Pacifique-Canadien; l'entreprise avait été concédée à la maison Booth & Co., des entrepreneurs bien connus du temps. Les travaux furent immédiatement subdivisés et concédés à des sous-entrepreneurs.

Quelles économies aurions-nous réalisées en subdivisant le Trancontinental en tronçons de 50 milles et en concédant chaque tronçon à un entrepreneur distinct? Chaque entrepreneur n'aurait-il pas réalisé un bénéfice? La chose est évidente; et de plus il se serait adressé à des sous-entrepreneurs qui auraient également fait un bénéfice. En plus de ces deux profits, il y aurait peut-être eu la commission d'un intermédiaire, car personne ne fait un marché sans espoir de bénéfices.

J'ai examiné attentivement les 21 concessions accordées sur le Transcontinental; j'ai lu les dépositions qui s'y rapportent et j'ai aussi lu les déclarations des commissaires. Il n'y a certainement rien dans l'adjudication de ces entreprises qui autorise les commissaires enquêteurs à affirmer qu'on aurait économisé $8,800,000 en adoptant un autre mode d'adjudication. Tout homme de bon sens, ayant un peu l'expérience des affaires, se rend compte qu'en parlant ainsi les commissaires ont simplement exprimé une opinion personnelle. Ils citent le cas du Grand-Tronc-Pacifique qui s'est fait adjuger les travaux et les a concédés à des sous-entrepreneurs moyennant une commission de 5 p. 100. Ils disent ensuite que les sous-entrepreneurs ont concédé de nouveau les mêmes travaux, à plus bas prix, et ont réalisé des profits de 20 à 25 p. 100 et que par conséquent le pays s'est trouvé à perdre cet argent. Dans le fait que le Grand-Tronc-Pacifique a lui-même soumissionné pour la plus grande partie des travaux, n'avons-nous pas la preuve que les soumissions étaient faites honnêtement et de bonne foi? Cettte compagnie réussit à se faire adjuger les entreprises nos 1, 3, 4, 11 et 14 pour une somme de $9,333,000 et concéda tous les travaux à des sous-entrepreneurs. Pour les entreprises nos 16 et 17, qui étaient deux des plus importantes, le Grand-Tronc-Pacifique offrit de faire tous les travaux au prix coûtant, plus une commission de 10 p. 100, mais cette offre ne fut pas acceptée. Le Grand-Tronc-Pacifique soumissionna pour 17 des entreprises sur 21, et l'ensemble de ses soumissions s'élevait à $38,436,789. Pourquoi cette compagnie agissait-elle ainsi? Tout homme sensé supposerait naturellement qu'elle désirait se protéger, en empêchant que les travaux fussent concédés à des prix trop élevés. Cette compagnie avait construit de nombreux chemins de fer dans l'ancien et le nouveau Canada et savait parfaitement ce que coûtait la construction d'une voie ferrée. Elle soumissionna pour toutes les grandes entreprises, pour se protéger et aussi pour être certaine qu'il n'y aurait ni fraude ni gaspillage.

Toutes les entreprises que le Grand-Tronc-Pacifique obtint furent concédés à des sous-entrepreneurs, moyennant une commission de 5 p. 100 et les sous-entrepreneurs réalisèrent tous les profits qu'ils purent sur les prix auxquels les travaux leur avaient été concédés. Dans de telles circonstances, peut-on prétendre que les commissaires enquêteurs se montrent justes et impartiaux en affirmant que le pays aurait économisé $8,800,000 si on avait adopté une autre méthode dans l'adjudication de ces 21 entreprises? Un juge qui lirait ce rapport n'hésiterait pas un seul instant à déclarer qu'il n'y a rien dans l'enquête pour appuyer une pareille prétention. Le plus qu'on en peut dire, c'est que c'est une supposition; la chose aurait pu arriver et elle aurait pu ne pas arriver.

L'opposition maintient que les avis de soumissions ont été régulièrement donnés; que les entreprises ont été adjugées régulièrement; que les profits, grands ou petits, ont été légitimement faits, absolument comme ils auraient été réalisés dans toute autre entreprise tout à fait étrangère à la construction du Transcontinental. Nous maintenons de plus que le gouvernement conservateur fait construire le chemin de fer de la baie d'Hudson exactement de la même manière. Le plus fort entrepreneur, sur le Transcontinental, est le même M. J. D. McArthur qui a obtenu trois grandes entreprises sur le chemin de fer de la baie d'Hudson et qui a déjà concédé une partie des travaux à des sous-entrepreneurs. Il n'y a rien dans son marché qui l'empêche d'employer des sous-entrepreneurs sur le

chemin de fer de la baie d'Hudson; il est libre de concéder tous les travaux aux conditions qui lui plairont. Le ministre des Chemins de fer et le Gouvernement ont consenti à cet arrangement, sachant parfaitement ce que MM. Gutelius et Staunton disent, dans leur rapport, de cette manière de concéder les travaux sur le Transcontinental.

Comme le disait l'autre jour l'honorable député de Renfrew-sud, le Gouvernement lui-même refuse de suivre les conseils de la commission. Dans un résumé de deux ou trois pages de ce rapport, les commissaires déclarent formellement que les travaux doivent être concédés par courts tronçons, pour empêcher le concessionnaire de concéder de nouveau les travaux à des sous-entrepreneurs. Le Gouvernement a-t-il suivi ce conseil?

Non. Le Gouvernement a repoussé cet avis. Il a abandonné toute l'entreprise, pour ainsi parler, à un seul homme qui, d'après les renseignements qu'on m'a fournis, a cédé l'exécution des travaux à d'autres entrepreneurs et cela, sans retard aucun et tout en réalisant un bénéfice pour lui-même et pour les sous-entrepreneurs. Combien la population du Canada perdra-t-elle par cette transaction, si l'on doit tenir compte de la règle établie pour la qualité des travaux, par la commission d'enquête sur le Transcontinental? Il va sans dire qu'on n'acceptera pas ces données. Le Gouvernement a voulu mener les choses au point de vue des affaires et c'est de cette façon qu'il a agi pour la construction du chemin de fer da la baie d'Hudson. C'est la même chose pour le canal Welland qui, bien que peu étendu, coûtera $50,000,000, d'après les derniers calculs. Le Gouvernement suivra-t-il l'avis de MM. Gutelius et Staunton dans l'exécution de ces travaux? Certes, non. L'honorable député de Welland (M. German) dit que le coût moyen de l'entreprise du canal de Welland représente $5,000,000 et le ministre ne subdivisera cependant pas cette entreprise. Le ministre déclare qu'il lui faut des hommes responsables, ayant une connaissance parfaite des affaires et qui sont en mesure de risquer un demi-million ou même un million dans une installation. Ce sont là les hommes avec lesquels il veut transiger, et ces gens peuvent abandonner à leur guise à d'autres entrepreneurs l'exécution de travaux qu'ils s'étaient engagés à poursuivre eux-mêmes, à condition, toutefois, que les nouveaux entrepreneurs observent les termes de la convention et suivent les plans et devis qui y ont servi de base. Le Gouvernement a-t-il mal agi dans cette transaction? MM. Staunton et Gutelius répondraient dans l'affirmative. Le Gouvernement croit-il que le rapport de MM. Staunton et Gutelius est celui qu'auraient préparé des hommes d'affaires, à ce point de vue? Non, car, s'il en était autrement, il aurait mis en pratique les conclusions du rapport présenté par ces personnes. En vérité, le Gouvernement a tout à fait ignoré ce rapport, au suejt du chemin de fer de la baie d'Hudson et du canal Welland. En résumé, monsieur l'Orateur, cet argument ridicule qui se rapporte à $8,000,000 ou à $9,000,000, constitue un détail sérieux de ce total de $40,000,000 dépensé, a-t-on dit, d'une façon extravagante. Quel fatras!

Je ne m'occuperai pas longuement de ces $4,500,000 dépensés à tort, d'après les commissaires, dans la construction des ateliers de Transcona. J'ai observé qu'en parlant de ces travaux, l'honorable député de Renfrew-sud a porté le coût des travaux à $6,000,000, mais le montant indiqué à ce rapport est celui de $4,500,000.

M. GRAHAM: Les commissaires ont, de propos délibéré, omis les ateliers de Québec, parce que leurs amis construisent présentement ces travaux.

M. GUTHRIE: Je tiens à faire observer au très honorable premier ministre que c'est encore ici un cas qui a fourni à M. Lynch-Staunton l'occasion de faire preuve de son esprit de partisan politique outré. Il a dû savoir qu'il était tenu d'observer les ordres des ingénieurs et du ministre des Chemins de fer et des Canaux tout autant que ceux du ministère de la Justice, ordres d'après lesquels ces ateliers de Transcona devaient être compris dans la construction de la voie et non pas être considérés comme relevant du coût de l'exploitation de la ligne. Voilà ce qu'on a fait observer à M. Staunton à différentes reprises. L'avocat de la commission, M. Atkinson, M. Newcombe, sir Allen Aylesworth, le ministre de la Justice que nous avons aujourd'hui, sons tous tombés d'accord sur ce point. Et voici qu'en présence de tout cela, M. Lynch-Staunton a l'audace—à l'encontre des opinions exprimées par d'autres personnes compétentes—de soutenir qu'on doit comprendre dans ce total de $40,000,000 le montant de $4,500,000 qui représente le coût des ateliers de Transcona. Qu'a donc fait cet homme? Qui de nous agirait

ainsi? Quel autre commissaire parlerait ainsi? Malgré les opinions et les recommandations exprimées dans des termes bien explicites, M. Staunton n'en persiste pas moins à dire: J'exprime mon sentiment et je vais inscrire ces $4,500,000 comme représentant une dépense non motivée. Cela indique, à n'en pas douter, le sentiment auquel M. Staunton a obéi dans toute cette affaire. En discutant ce sujet, l'honorable solliciteur général (M. Meighen) a dit qu'une preuve de la bonne foi de M. Staunton se trouvait dans le fait que cet homme avait mentionné dans son rapport les opinions d'autres personnes et qu'il avait donné les raisons qui militaient en faveur de l'opinion qu'il entretenait lui-même. A mon humble avis, sa bonne foi aurait été beaucoup mieux démontrée s'il avait dit: Par respect pour l'opinion du ministre de la Justice, je n'inscrirai pas ces $4,500,000 dépensés pour les ateliers de Transcona au compte des item se rapportant à des dépenses inutiles.

Que le premier ministre prenne connaissance d'un autre fait qui se rapporte à M. Lynch-Staunton—je ne mentionne ce détail qu'à seule fin de faire voir le sentiment intime, la tournure d'esprit de cet homme, et de démontrer qu'il était décidé à en arriver, coûte que coûte, à une conclusion défavorable à l'ancienne commission du Transcontinental. En 1912, le major Leonard, commissaire, a discuté la question des ateliers de Transcona. On représentait que les ateliers étaient trop considérables, que le chemin de fer n'avait pas besoin de ces travaux avant un quart de siècle, sinon un demi-siècle, et qu'on dépenserait dans l'ensemble beaucoup trop d'argent et cela, immédiatement, pour une grande partie. On a été cherché un expert, aux Etats-Unis, M. Hodgins, de New-York, un homme qui connaissait à fond les besoins d'une voie ferrée et la construction des ateliers servant à cette dernière. Jamais le gouvernement libéral n'a eu quelque chose à voir dans le choix de M. Hodgins, jamais commissaire au Transcontinental nommé par un gouvernement libéral n'a eu à dire son mot dans ce cas. C'est la commission, telle qu'elle existe aujourd'hui, qui a demandé à M. Hodgins d'exprimer son avis sur ces ateliers de Transcona. On trouve cette opinion aux Débats et je ne veux pas la lire à nouveau. Le premier ministre a entendu l'honorable représentant de Renfrew-sud lire ce document, sinon, je suppose qu'il rendra à la gauche la justice de le lire lui-même. Il constatera que M. Hodgins a complimenté de toutes les façons possibles la commission du chemin de fer Transcontinental national à propos de la construction de ces ateliers. Il a dit qu'ils n'étaient pas trop considérables pour le commerce présent et à venir, d'après toutes les apparences; il a ajouté qu'on utiliserait l'espace qu'ils contenaient avec système et à propos et que l'outillage était plus moderne que celui qu'on trouvait dans la plupart de travaux semblables dans le monde entier. Cependant, en présence du rapport de cet expert, M. Lynch-Staunton trouve que $4,500,000 consacrés à la construction de ces ateliers constituent une dépense inutile.

Un autre point sur lequel je veux insister, c'est que, dans son rapport de commissaire, il n'a pas mentionné ce rapport de M. Hodgins, ce qu'il aurait dû faire, même s'il ne voulait pas en tenir compte lui-même. Tout cela tend à démontrer que MM. Lynch-Staunton et Gutelius n'ont pas fait partie de cette commission pour agir avec justice et équité, mais que, au contraire, ils étaient préjugés à l'estrême. Tout cela établit que, dans les circonstances, ils se sont trouvés dans l'impossibilité de présenter un rapport impartial. Leur parti-pris était devenu une passion dominatrice.

J'en arrive maintenant aux montées par élan. Je n'ai pas grand'chose à dire à ce sujet. On réclame un montant énorme comme ayant été dépensé inutilement par la commission du Transcontinental au sujet des rampes à élan. Eh bien, quels sont les faits qui se rattachent à cette question? Il s'agissait d'une voie ferrée du type le plus perfectionné des chemins de fer de ce continent. Les circonstances qui entouraient sa construction et le type qu'il fallait arrêter pour toute la ligne furent la base d'une convention entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique qui devait être locataire de ce chemin de fer, durant cinquante ans, et qui devait payer un intérêt de 3 p. 100 sur le coût total, passé les sept premières années de l'usage qu'il ferait de cette ligne. Il était directement à l'avantage de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de voir à ce que pas un seul dollar ne fût dépensé inutilement dans la construction de cette voie ferrée. Son propre ingénieur a surveillé continuellement les travaux qui se sont exécutés. Au cas où il ne pouvait pas tomber d'accord avec l'ingénieur des commissaires, sur un détail quelconque, on soumettait la question à l'arbi-

trage. Si les deux ingénieurs, celui du Grand-Tronc-Pacifique et celui des commissaires du chemin de fer Transcontinental ne pouvaient s'entendre sur le choix d'un arbitre, cette dernière fonction revenait de droit au juge en chef du Canada. Que pouvait-on trouver de plus juste que cela? Ils connaissaient ce dont ils avaient besoin: un chemin de fer d'un type plus parfait que celui qu'on trouvait, dans le cas des chemins de fer qui traversaient l'Amérique septentrionale, et ils étaient prêts à payer 3 p. 100 sur le coût de cette entreprise. On n'a rien dit à propos des rampes à élan avant ces jours derniers; en vérité, cette question s'est soulevée, pour la première fois, au temps où M. Lumsden lui-même ne favorisait pas les rampes à élan. Dans son témoignage il dit qu'il ne lui avait pas été donné de bien connaître la nature de ces travaux, mais il n'affirme pas que ces pentes rendraient ce chemin de fer plus avantageux. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'était pas en faveur des rampes à élan; elle a refusé par lettre de permettre à la commission de mettre des rampes à élan sur la voie qui s'étend de Winnipeg à Moncton. Cette lettre qu'on a lue à la Chambre, hier soir, et qui apparaît aux Débats d'hier, fut écrite à M. Lumsden par M. Woods, le sous-ingénieur du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique qui a surveillé les travaux. Son langage est tout à fait provocant. Il dit: Nous nous opposons à ce que vous mettiez des rampes à élan; cela ne vous regarde pas. Nous réclamons la rampe—qui existe aujourd'hui—de quatre dixièmes pour le trafic allant à l'est, et des courbes de six dégrés—non des rampes ni des courbes plus accentuées. Cela constitue, évidemment, un avis qui doit faire connaître au Gouvernement et à la commission du Transcontinental ce que demande la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et ce que les commissaires peuvent ou non accomplir. On n'entendit plus parler des montées par élan jusqu'au temps où M. Lumsden a pris sa retraite, en 1909, je crois, alors que M. Gordon Grant fut nommé à la fonction d'ingénieur en chef. Il est vrai qu'une lettre écrite par M. Gordon Grant contient l'affirmation qu'on pourrait se servir de montées par élan, à certains endroits, et les commissaires ont déclaré dans leur rapport que d'après le témoignage de M. Grant, l'emploi de montées par élan avait parfaitement sa raison d'être. Les honorables membres de la Chambre peuvent lire le témoignage de M. Grant, du commencement à la fin, sans y trouver la moindre allusion aux montées par élan. A la lettre de M. Grant recommandant leur emploi, la compagnie répondit qu'elle n'accepterait pas ces montées. Le temps a passé et la commission ne se compose plus des mêmes personnes.

Il n'y a plus qu'un seul commissaire: c'est M. le major Leonard, qui fut nommé par le Gouvernement actuel. Il semble tenir beaucoup aux rampes d'impulsion, mais il devrait se rappeler la lettre qu'il recevait en juillet 1912, lettre dans laquele le président de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, M. Chamberlain, déclarait que la compagnie ne tolérerait pas l'établissement de rampes de cette sorte. Le dernier paragraphe de cette lettre est ainsi conçu:

> J'ai l'honneur de vous faire savoir que si ces travaux sont exécutés d'après les ordres que l'on m'a dit avoir été donnés par vous-même, ils ne seront pas conformes aux stipulations du contrat, la compagnie ne les jugera pas satisfaisants et ne pourra pas les accepter.

Certes, on ne pouvait s'exprimer plus clairement. Mais que fit-on? En dépit de cet avertissement donné par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, on fit établir trente ou trente-cinq rampes à inclinaison alternative—dans quel but, je l'ignore, à moins que ce ne fût pour donner à la compagnie un prétexte pour résilier le contrat par lequel elle s'est engagée à exploiter la ligne pendant cinquante ans. Si l'on effectue un changement aussi salutaire, si l'on modifie le type de la ligne en y faisant exécuter des travaux non compris dans les stipulations du contrat intervenu entre les deux parties, la compagnie aura le droit de dire, lorsque les travaux seront terminés et qu'on l'invitera à se conformer à son bail de cinquante ans: Vous ne vous en êtes pas tenus à votre contrat, vous n'avez pas respecté vos engagements; nous vous avions prévenus, vous, vos ingénieurs et vos autres fonctionnaires autorisés, et cependant vous avez établi ces rampes au mépris de nos avertissements.

Il en est de même, paraît-il, de la construction des ponts. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a droit à un chemin de fer de premier ordre. Ce qu'elle veut, ce sont des ponts en acier et non pas des viaducs en bois; elle est prête à en payer le coût, et le Gouvernement est convenu de les construire. Cela n'a cependant pas empêché les commissaires de déclarer que l'ancienne commission a eu tort de se conformer aux stipulations du contrat en faisant ériger des ponts en acier. Ils prétendent que l'Etat aurait économisé $6,200,000 si l'on avait établi les rampes d'impulsion dont le Grand-Tronc-Pacifique déclare ne pas vouloir.

Les commissaires avaient assurément sous les yeux la lettre de M. Chamberlin; pour quelle raison ne l'ont-ils pas insérée dans leur rapport? Ils allègueront peut-être que le rapport ne vise qu'une certaine période qui se termine en octobre 1911 et que la lettre est en date du 12 juin 1912; mais je remarque que nombre de leurs données se rapportent à des paiements faits jusqu'à la date du 31 décembre 1912.

La question des rampes à inclinaison alternative est de celles qui provoquent beaucoup de discussion. J'ai entendu un citoyen de New-York dire que la compagnie de chemin de fer dont il fait partie consacre cette année la somme de $20,000,000 à l'établissement de rampes réelles et à l'adoucissement des courbes. Je sais que certains chemins de fer des Etats de l'Ouest en font autant; je crois même que le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc suivent cet exemple; il est certain que le Grand-Tronc a fait des changements de cette sorte à Guelph. Je crois que les chemins de fer les mieux dirigés se donnent maintenant pour règle de substituer aussi rapidement que possible des rampes réelles et des ponts en acier aux rampes d'impulsion et aux viaducs en bois. Tels sont les ponts et les rampes que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique tient à avoir, et ce sont les seuls dont elle consentira à prendre possession lorsque le chemin de fer sera terminé.

Comment les commissaires arrivent-ils à établir cette somme de $6,200,000 que, à ce qu'ils prétendent, l'on aurait économisée en construisant des rampes d'impulsion? Ils font pour cela le calcul le plus fantaisiste, ils obtiennent le montant en question en déduisant 10 pour 100 des $62,000,000 qu'ont coûté déblais et remblais. Rien ne les autorise à faire cette déduction; nul de leurs ingénieurs ne fournit aucune raison d'agir de la sorte, et, au dire de M. Berry, l'ingénieur de Chicago dont l'honorable député de Renfrew a cité les observations, pareil calcul est faux. On peut juger par là de la valeur des éléments qui composent ce rapport.

Je ne me propose pas d'accaparer bien longtemps les instants de la Chambre pour aborder une multitude de sujets; je ne saurais cependant m'abstenir de dire un mot de la sériation des travaux. On prétend que le classement abusif des déblais et l'excès d'entaillage ont occasionné le paiement d'une somme considérable. Les commissaires disent à ce propos:

> Après la signature des contrats, on a fait à tort une nouvelle distinction au sujet de la roche compacte; on a désigné sous le nom de "roche conglomérée" une roche qui a été définie comme suit: "fragments de roche cimentés par des matières intertitielles". Bien que l'on ait payé de ce chef $1,835,051, il ne se trouve sur tout le parcours de la voie aucune roche qui puisse être désignée sous ce nom. Ce qu'on a représenté comme étant de la "roche conglomérée" aurait pu être classé comme "roche détachée" ou déblai ordinaire.

Ils prétendent donc que l'on a inutilement payé de ce chef la somme de $1,835,-051. Ils allèguent aussi que les adjudicataires des entreprises nos 14, 15 et 16 se sont fait payer comme étant de la roche détachée une grande quantité d'argile labourable que l'on aurait dû classer parmi les déblais ordinaires, et que l'on a fait de ce chef une dépense inutile de $750,000. Enfin, ils déclarent que l'excès d'entaillage a occasionné une perte de $677,866. Ces trois chefs donnent donc un total d'environ $3,300,000.

Or, à l'avis de M. Gordon Grant, dont la déposition, insérée dans le rapport, a été citée hier à la Chambre, il est impossible de faire le classement des déblais un an ou deux après la construction d'un chemin de fer. Cet avis est aussi celui de M. Berry, qui, en matière de travaux d'art, est de ceux qui font le plus autorité sur ce continent. N'oublions pas que les travaux ont été exécutés en 1907 et 1908, que l'inspection a eu lieu au cours des dix-huit derniers mois, c'est-à-dire quelques années après le déblaiement, et que des ingénieurs aussi distingués que M. Berry et M. Gordon Grant, directeur général des travaux de construction du Transcontinental, il est impossible de faire un classement exact des déblais au bout d'un an ou deux.

M. Lynch-Staunton et M. Gutelius ont néanmoins tenté de faire ce classement, et comme ils ne pouvaient se fonder que sur les preuves les plus maigres, ils ont dû échafauder bien des hypothèses. A vrai dire, quand vint le moment de tirer une conclusion, ils ont simplement fait au hasard l'estimation des déblais qui, à leur avis, auraient dû être classés parmi la roche détachée. Quant à l'excès d'entaillage, ils l'ont déterminé de façon absolument fantaisiste, en se fondant sur les probabilités. Et c'est ainsi qu'ils sont arrivés à constater que l'on a, de ces trois chefs, dépensé sans raison la somme de $3,300,000, ou que les entrepreneurs l'ont touchée sans y avoir droit.

Je signalerai à ce propos l'entreprise la plus considérable, celle qui fut adjugée à M. McArthur. Cette entreprise, qui embrasse la partie de la ligne qui part de Winnipeg et se prolonge vers l'est jusqu'à une

distance de 264 ou 270 milles, est désignée sous le n° 21 du lot F. On sait qu'en 1910 les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique avaient déjà à se plaindre du classement abusif des déblais. Ces ingénieurs étaient sur les lieux, ils avaient mission de surveiller l'exécution des travaux et de signaler sans retard toute classification défectueuse qui pourrait être faite, et le 19 janvier 1911, ils saisissaient la commission du Transcontinental d'un rapport à ce sujet. Les commissaires ne furent pas lents à intervenir et à porter le différend devant un tribunal d'arbitrage composé de M. Kelliher, nommé par le Grand-Tronc; de M. Gordon Grant, nommé par la commission du Transcontinental, et de M. Collingwood Schreiber, nommé par les deux précédents. Ces arbitres furent chargés d'étudier le cas et de faire rapport sur l'excès d'entaillage et le classement abusif des déblais.

C'était en janvier 1911; le chemin de fer était construit depuis un an ou dix-huit mois à peine, les comptes provisoires avaient été fournis, les plaintes déposées, et les trois ingénieurs se mirent immédiatement à l'œuvre, examinant et mesurant les déblais. Ils firent à ce sujet un rapport qui porte la date du 19 janvier 1911 et dont les conclusions sont accablantes pour M. McArthur; ils constatèrent entre autres choses que l'état de compte de M. McArthur indiquait 1,415,081 verges cubes de déblai de roche compacte, d'une valeur de $2,405,367, mais qu'il y avait $429,921 de trop dans l'estimation. Les arbitres firent donc savoir aux commissaires du Transcontinental que le compte de M. J. D. McArthur à l'égard de l'entreprise n° 21 était surchargé de $429,000. Cette décision des arbitres porte le n° 18 des pièces annexées au rapport de MM. Gutelius et Staunton.

Le gouvernement d'alors avait, comme celui d'aujourd'hui, en sa possession le montant du dépôt fait par M. McArthur, dépôt représentant, au témoignage de M. Grant, deux ou trois fois ce qu'il fallait pour garantir la bonne exécution de cette entreprise; il avait une hypothèque sur tout le matériel, d'une valeur d'à peu près trois quarts de million, que M. McArthur faisait encore servir à l'exécution des travaux. On savait qu'il y avait $429,000 de trop dans l'état de compte fourni par cet entrepreneur.

Quand MM. Staunton et Gutelius allèrent se rendre compte de l'excès d'entaillage, ils avaient sous les yeux la décision que les arbitres avaient rendue en janvier 1911 S'ils ont examiné la situation, ils semblent avoir fait un calcul bien différent de celui des arbitres. Ils représentèrent les choses sous un jour beaucoup plus défavorable en déclarant que McArthur avait, à l'égard de l'entreprise no 21, réclamé $642,876 de trop, tandis que les arbitres avaient constaté un excédent de $429,000. Le compte de McArthur n'a été soldé que tout récemment.

M. McArthur n'entendait être traité de la sorte et il ne tarda pas à le faire savoir au Gouvernement. Il consulta de savants jurisconsultes qui prévinrent le Gouvernement que leur client allait lui servir la soupe chaude si on ne lui payait ce qui lui était légitimement dû. Il y a environ un an, en janvier 1911, le compte de McArthur n'était pas encore soldé. Pour des raisons à lui connues, le président de la commission du Transcontinental pensa qu'il y avait lieu de solder ce compte, et de le faire sans délai, et donna des ordres à cet effet. Je ne sais si ces ordres ont été soumis au Gouvernement, mais il est bien certain que l'on a entamé des négociations et que McArthur a formellement déclaré qu'il n'entendait pas se laisser dépouiller des $640,000 que MM. Gutelius et Staunton prétendent être de trop dans son état de compte.

Je permettrai une réduction de $150,000 et rien de plus. Vous croiriez que le Gouvernement, en voyant le rapport de M. Gutelius en verges cubes, piastres et cents, aurait immédiatement dit: Non, cela ne se fera pas. Mais qu'a-t-il fait—et c'est là quelque chose que je ne peux pas m'expliquer. Il a fait signer à deux des anciens arbitres, M. Grant, l'ingénieur en chef actuel, et M. Kelliher, qui représentait les intérêts du Grand-Tronc-Pacifique dans l'arbitrage, un document disant qu'ils s'étaient complètement trompés sur leur première décision, et qu'ils trouvaient maintenant que la surcharge ne devrait être que de $150,000. Voilà du travail *ex-post-facto*. Je comprends, d'après ce que dit mon honorable ami de Welland (M. German), qu'on a réglé avec M. J. D. McArthur pour moins du quart de ce que MM. Gutelius et Staunton avaient déclaré devoir déduire, et qu'on ne l'a pas fait d'une façon très loyale.

M. EMMERSON: On l'a payé avant que MM. Gutelius et Staunton n'aient signé le rapport.

M. GUTHRIE: Je le sais, car le rapport n'a été signé que vers la fin de février. Je crois moi-même que la décision de MM. Gutelius et Staunton était mauvaise et qu'ils

ont simplement établi la somme au jugé; et c'est à peu près ce qu'ils ont fait sur presque tous les points de leur enquête. Je ne crois pas un seul instant que McArthur a eu plus qu'il ne méritait. Quelle confiance pouvons-nous reposer dans ce rapport quand le Gouvernement dit: "Nous enlèverons 75 pour 100 de l'estimation Gutelius et Staunton, et ne déduirons que 25 pour 100; alors que nos commissaires ont jugé qu'une somme de $64,000 avait été gaspillée, nous la réduisons à $150,000". Je crois pour ma part que le règlement a été équitable. Mais qu'est-ce que le Gouvernement croit du rapport?

Je ne puis pas revoir tous les item, car j'ai déjà pris trop de temps. Les conclusions de ce rapport ne reposent sur aucun fondement. Elles sont répudiées par les hommes qui, nous l'espérons, vont prendre ce réseau. Que croire de leur déclaration sur les $6,200,000 pour les rampes d'impulsion et les $8,800,000, parce que nous avons adjugé le travail par grosses entreprises déraisonnablement vastes? Vous constatez en la lisant que c'est du pur fatras. Et au sujet de l'excédant de déblai? Les experts disent qu'on ne peut pas examiner convenablement cet excédant après une année ou deux, et que les commissaires ne pouvaient certainement pas l'examiner dans l'entreprise 21, voisinage de Winnipeg, où demeure le ministre des Travaux publics (M. Rogers), et où il sait ce qui se passe. Le Gouvernement n'a pas voulu accepter le rapport Gutelius-Staunton sur ce point, et l'on ne sait pas trop, vraiment, sur quels points il l'approuvera,—peut-être sur aucun. Je blâme le Gouvernement non pas parce qu'il a nommé une commission, mais parce qu'il a nommé de tels commissaires. S'il avait choisi des hommes indépendants, sans préjugés politiques, il aurait rendu service au pays, et de tels commissaires auraient constaté que le réseau avait été bien et économiquement construit, et à l'étalon supérieur de tout réseau transcontinental américain. Nous avons entendu parler de l'évaluation de $61,000,000 donnée par M. Fielding, et nous avons su comment, avant l'élection de 1908, le chemin avait coûté $112,000,000, l'évaluation ayant été presque doublée en quatre ans. Mais le coût de la main-d'œuvre et des matériaux avait augmenté, et nous construisions un réseau meilleur et plus cher qu'on ne l'avait probablement cru tout d'abord. Sous la direction de l'ancienne commission nommée par le gouvernement libéral, on a maintenu le réseau à l'étalon et l'on n'a pas tenté de le détériorer ou de remplacer des ponts en acier par des ponts sur chevalets en bois. Nous avons essayé d'exécuter à la lettre le contrat intervenu avec le Grand-Tronc-Pacifique, et si la compagnie répudie ce contrat, ce sera la faute du major Leonard, de MM. Gutelius et Staunton et du Gouvernement qui les appuie.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est): L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a consacré une bonne partie de son temps, surtout au commencement de son discours, à la position et à la réputation des deux messieurs qui ont dirigé l'enquête. Il dit que M. Staunton était préjugé dès son entrée en fonctions, et pour le prouver, il affirme que M. Staunton a été employé par le gouvernement conservateur d'Ontario. Si M. Staunton est pour cela un partisan, mon honorable ami ne l'est-il pas lui-même puisqu'il a reçu plusieurs milliers de dollars du gouvernement, lorsque l'administration Ross était au pouvoir à Ontario? Conséquemment, d'après les propres affirmations de l'honorable député, il est lui-même partisan. J'ai été surpris de voir que l'honorable député s'abaissait à attaquer M. Staunton. Bien qu'il ne me soit pas nécessaire de venir à son secours, je suis étonné que l'honorable député ait dit que M. Staunton était d'un caractère tel qu'il ne se montrait jamais dans une assemblée publique à moins d'avoir un auditoire catholique romain.

L'honorable député sait, comme il est présent ici—et il ne peut le nier—que dans l'élection de Bruce-sud, M. Staunton a adressé la parole à une grande assemblée à Walkerton, qui, comme le sait mon honorable ami, n'est pas tout à fait une ville catholique. Que veulent dire ces accusations? Elles montrent que l'opposition est au désespoir et que par tous les moyens elle cherche à rabaisser ceux qui ont été enquêteurs dans cette affaire. Je vais, au cours de mon discours, traiter les autres points soulevés par mon honorable ami et il voudra bien ne pas croire à un manque de courtoisie de ma part, si je les laisse de côté pour le moment.

Quels sont les faits? Ce chemin de fer, qui devait coûter, d'après les évaluations de nos adversaires, quand ils avaient la direction des affaires du pays, $61,415,000, va coûter d'après les évaluations de l'ingénieur en chef, $161,300,000 quand il sera terminé. En réponse à cela, on a émis diverses opinions. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald), parlant hier après-midi,

a dit que la raison pour laquelle le coût de ce chemin de fer a tellement dépassé les évaluations, c'est que les travaux d'études n'avaient pas été bien conduits. L'une des accusations portées contre l'ancien gouvernement concernant cette entreprise, c'est qu'il ne s'était pas suffisamment renseigné. Aujourd'hui l'honorable député de Pictou nous dit que c'est là une des principales accusations et que le ministre des Finances ne savait pas ce qu'il disait quand il déclarait à la Chambre que ce chemin de fer coûterait seulement $61,000,000. Il a ajouté, et d'autres honorables députés ont répété comme lui, que le projet a été approuvé par le peuple à deux élections successives. Je puis bien admettre que les honorables messieurs ont gagné et bien gagné les élections en 1904 et 1908, dans Ontario, et particulièrement en 1904, sur cette question particulière du Transcontinental. Mais je prétends que s'ils ont gagné, c'est parce qu'ils ont trompé le peuple canadien. Si le peuple avait su que ce chemin de fer, sans compter les intérêts, devait coûter $161,000,000, le verdict et l'histoire auraient pris une tournure toute différente. J'ai ici un numéro du "Globe" du 15 octobre 1904, et je suis certain que l'ancien premier ministre ne niera pas que tout rapport publié dans le "Globe" doit de toute nécessité être vrai. Parlant devant une immense assemblée, dans la ville de Toronto, il a dit:

> Je vais vous donner les chiffres des experts du ministère des Finances, qui ont calculé que ce que nous paierons en intérêts, pendant sept ans, représente un montant en argent comptant, que nous mettrions en banque immédiatement, dépassant un peu $13,000,000 et pas tout à fait $14,000,000. (App'audissements.)
>
> C'est tout ce que nous aurons à payer pour la construction de cette ligne si nos espérances et nos contrats sont aussi exacts que nous le croyons. Je demande à mes concitoyens, si nous pouvons avoir ce chemin de fer pour $14,000,000, croyez-vous que ce soit un fardeau très lourd pour les contribuables canadiens, quand je vous dis que le surplus que nous avons eu pour l'année 1902-1903 a été de $14,000,000 (applaudissements) et de $15,000,000 l'an dernier, 1903-1904. C'est le projet que j'ai à mettre devant vous, c'est ce que le gouvernement a l'intention de faire.

Après que le très honorable ministre eût fait ce discours à Toronto, le journal a été mis entre les mains de tous les candidats libéraux de la province d'Ontario. Je me rappelle que, lors du jour de la nomination, quand j'ai voulu discuter les évaluations qui avaient été faites du coût de ce chemin de fer, mon adversaire m'a répondu: Voici la déclaration de sir Wilfrid Laurier; ne connaît-il pas la question? Ensuite, l'honorable député de Pictou nous a dit, hier: Regardez les évaluations du coût du chemin de fer qui ont été faites de temps à autre; personne ne s'attendait à ce que le prix des travaux atteignît même les $61,000,000. Il a dit: Le chef du Gouvernement actuel et ses principaux lieutenants ont concédé de temps à autre que le coût de la ligne serait de $75,000,000 à $100,000,000, et il a été cité des évaluations à cet effet. C'est vrai, mais quand ces évaluations ont-elles été faites? Après que la ligne eût été discutée après l'enquête Lumsden, après qu'il eût été démontré par ces enquêtes que des millions étaient volés, et c'est alors que les conjectures sont allées jusqu'à placer à $150,000,000 le coût probable du chemin de fer. Les révélations qui se faisaient jour de temps à autre ont été la base de ces évaluations et de ces conjectures que la ligne, de la manière qu'on la construisait, coûterait $150,000,000.

Passons en revue toute l'histoire de ce chemin de fer. Il s'est passé beaucoup de choses avant que ce projet eût été soumis au peuple. Les exploiteurs avaient arrangé les choses à leur façon et librement. Il ne pouvait y avoir qu'une seule résurrection des mines d'or du Yukon, et elles étaient ressuscitées. Il en était sorti des millionnaires, mais il n'y avait plus de possibilité qu'il en sortirait d'autres. La Saskatchewan Land Company avait fait son travail et il n'y avait plus rien à faire de ce côté-là.

Des ministres de la couronne qui étaient arrivés ici sans le sou ont laissé des successions de $750,000, et l'envie se mit au cœur de tous les partisans affamés qui croyaient pouvoir faire comme eux. Le pont de Québec avait été exploité par M. M. P. Davis, de sorte que ces messieurs cherchaient ailleurs pour faire des placements. Ils se sont dit: Voici le chemin de fer; s'il y a un endroit où l'on puisse placer des capitaux avec profit, c'est bien ici, parce qu'il y a des fortunes à faire dans la construction de ce chemin de fer qui va coûter des millions. On a donc tout préparé en prévision de la chose. Pour commencer, il y avait aux chemins de fer un ministre—un ministre des plus accommodant—qui avait joué un rôle dans la politique d'Ontario, un ministre qui avait été intimement lié à tous les scandales du gouvernement Ross, et l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) était l'instrument qui pouvait le mieux s'adapter à un vol de proportions aussi gigantesques.

Occupons-nous maintenant de quelques-uns des autres personnages mêlés à cette entreprise. Le gouvernement libéral a choisi un homme de paille pour pouvoir mieux le renverser. L'honorable député de Cap-Breton-nord nous a dit que M. Wade avait été attaqué. Jamais le nom de M. Wade n'avait été mentionné avant qu'il le fût par l'honorable député lui-même. Pourquoi mentionner ce nom lorsque M. Wade n'a jamais rien eu à faire dans la construction du Transcontinental, et comme il est mort on ne pouvait rien dire contre lui. A la disparition de M. Wade, M. Parent fut appelé à le remplacer, et de cet homme précieux j'aurai quelque chose à dire. Quel est ce M. Parent? Un homme mis de côté par le parti libéral dans la province de Québec, et je parle avec connaissance de cause, puisque le fait est notoire. Ce monsieur était premier ministre de la province de Québec, et au nombre des autres membres de son cabinet on remarquait MM. Gouin, Turgeon et Weir. Dans les documents officiels de la province de Québec on trouve les démissions de ces trois messieurs. Quelles raisons ont-ils données pour sortir d'un gouvernement dont M. Parent était le chef? En voici quelques-unes:

D'un autre côté, votre refus ou votre négligence d'appliquer la loi passée à la dernière session relativement aux terres publiques, le résultat des élections dans la plupart des comtés où vous êtes intervenu directement, votre lenteur à constituer les poursuites que nous vous avons demandé d'instituer pour sauver l'honneur du Gouvernement et le vôtre, l'intention que vous avez exprimée de ne pas être à votre poste pendant la prochaine session qui s'ouvre jeudi prochain, le malaise qui règne dans le public et dont vous êtes responsable, nous convainquent que vous ne possédez pas la confiance des électeurs de la province.

Je n'entrerai pas dans les détails de ces griefs. Je ne dirai pas quels étaient ces scandales. Nous avons tous entendu parler de ce vieux scandale québecquois de marchands de bois et de politiciens qui pillaient le domaine public, et comme M. Parent était soupçonné d'être concerné dans ce pillage, aussi parce que, étant entré pauvre dans la politique il était devenu millionnaire, ces trois libéraux ne voulaient plus siéger dans le conseil avec lui. M. Parent fut obligé de partir, mais il est venu ici et on lui a donné la présidence de la commission du Transcontinental. C'était une charge qui lui allait très bien. Il était l'homme prêt à tout faire pour le Gouvernement. Il était l'entremetteur qu'il fallait entre les entrepreneurs et le Gouvernement. L'honorable député de Montmorency (M. Rodolphe Forget) a prononcé pendant la dernière session un discours dans lequel il a dit, et ses paroles n'ont pas été contredites, et ne le seront jamais par M. Parent, que la veille de l'élection de 1911, dans laquelle le fils de M. Parent était candidat dans Montmorency, ce courtier de l'ancien gouvernement est allé trouver l'honorable député de Montmorency et lui a dit: Si vous retirez votre canditure dans le comté de Montmorency, je vous garantis que vous obtiendrez la charte pour votre banque, la Banque Internationale. Le très honorable chef de l'opposition a entendu porter cette accusation. La charte de cette banque était suspendue par l'ancien gouvernement, et voici que ce précieux M. Parent, le regrattier et courtier du gouvernement, vient offrir, si on laisse élire son fils dans Montmorency, de s'intéresser immédiatement à faire obtenir la charte à la banque. M. Parent avait d'excellentes raisons de ne pas nier l'accusation et une de ces raisons est celle donnée alors par l'honorable député de Montmorency (M. Forget): que M. Parent s'était présenté chez lui entre minuit et une heure du matin; que trois ou quatre personnes l'avaient vu; qu'il ne pouvait pas, en face de trois ou quatre témoins, nier qu'il était allé là, et qu'il ne pouvait pas donner d'explication de sa visite. S'il y avait eu une détectaphone à cette époque, sa tête serait tombée dans le panier comme celles de Bérard, Bergevin, Mousseau et le reste de la bande.

Je ne parlerai pas du pont de Québec et du rôle que M. Parent y a joué, lorsque M. M. P. Davis s'est fait un petit magot d'un quart de million de dollars aux dépens du peuple. Il y a dans la province du Manitoba un petit village appelé Deloraine, d'une population de 400 âmes, où habitait un nommé Charles Young. Personne n'avait jamais entendu dire que ce fût un homme de chemins de fer. Il était cultivateur et petit commerçant de grain. On le retira de sa retraite et on en fit un commissaire chargé de surveiller la dépense de plus de cent millions de dollars. On peut se faire idée des sentiments de M. Charles Young lorsqu'il se vit transporté à Ottawa avec un traitement de $7,000 par année comme commissaire du Transcontinental. Il a dû se dire: Profitons de cette chance. Il savait que McGregor, de Brandon, était allé dans le Yukon et avait fait une fortune; il avait entendu parler de l'immortel Sifton, le multi-millionnaire, et il s'est mis à examiner le terrain pour voir les profits qu'il pourrait faire. On a fait dans cette Chambre, il y a

quelques années, une enquête dans laquelle on a découvert que sous l'œil de ce même M. Young qui, comme représentant de cette partie du pays dans la commission, en avait la surveillance, deux propriétaires d'hôtels ont fait un profit de $250,000 dans la vente de certains terrains du Grand-Tronc-Pacifique. Il est vrai que M. Young a dit qu'il n'en savait rien, il est vrai aussi que ces hôteliers ont déclaré qu'il n'avaient eu rien à faire dans la transaction; mais n'est-il pas étrange que deux hôteliers qui habitaient Moosejaw aient par hasard acheté certains terrains qu'ils ont revendus quelques mois plus tard à un profit d'un quart de million de dollars au Grand-Tronc-Pacifique? Et plus que cela, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a protesté contre cet achat que M. Young imposait.

Prenons les autres commissaires par ordre, parce que je crois qu'il faut bien instruire le public de leur compétence. Il y avait M. McIsaac. Je n'ai rien à dire contre lui. Il a été membre de cette Chambre; c'était un gentilhomme, possédant un bon cœur; et il a dû être surpris de se voir bombarder commissaire. A mon avis, M. McIsaac était un honnête homme, mais il a été placé en très mauvaise compagnie, et comme résultat il a perdu de la vigueur avec le temps. Il a été examiné par la commission d'enquête; et à la page 600, lorsqu'on lui a demandé ce qu'il pensait de l'adjudication d'entreprises en lots aussi considérables, il a répondu que, d'après lui, le système était absolument fautif, mais qu'il avait été obligé de céder. Il a dit de plus qu'il était d'avis qu'il était impropre, après avoir fait savoir aux entrepreneurs qu'ils avaient à faire un dépôt, de leur demander ensuite une somme indéterminée. Voici donc M. McIsaac, innocent et honnête, espérant amener son parti, si possible, à agir honnêtement dans ces transactions, mais tenant surtout à conserver son traitement de $7,000 par année. Ses intentions étaient bonnes; il essaya un peu mais faillit beaucoup.

Nous avons ensuite M. W. S. Calvert. Si vous consultez le Parliamentary Guide, vous y verrez que M. Calvert demeure à Napier. Quelqu'un m'a dit qu'il y avait un forgeron et un hôtelier à Napier, mais que l'hôtelier avait perdu son permis, et que l'hôtel avait été converti en magasin de campagne. J'accorde à M. Calvert la réputation d'être un homme modeste. Il a été entendu comme témoin par la commission, et on trouve sa déposition à la page 614, version anglaise, 650, version française:

Q. Lorsque vous êtes entré dans la commission, vous a-t-on attribué des fonctions spéciales au sujet du chemin de fer?—R. Non, rien en particulier. J'ai seulement été nommé membre de la commission et continuai comme d'habitude la besogne de la commission. Nous avons convenu, cependant, que nous surveillerions plus particulièrement chacun certaines sections; j'avais D et E.

Q. Etiez-vous présent à La-Tuque lorsque les entrepreneurs et M. Lumsden, s'y trouvaient? —R. Je n'ai jamais visité les travaux avec M. Lumsden.

Q. M. Lumsden était-il à l'emploi de la commission lorsque vous y étiez?—R. Non. M. Grant était ingénieur en chef depuis quelque temps déjà lors de mon arrivée.

A la page suivante on voit quelle connaissance M. Calvert avait des choses de chemins de fer:

Q. Quelle est la différence entre une rampe virtuelle et une rampe réelle sur un chemin de fer?—R. Je ne sache pas que je puisse répondre d'une manière claire à cette question.

Q. Avez-vous jamais entendu discuter cette question?—R. Non, pas telle que vous la posez. De fait, je n'ai jamais été très familier avec les rampes d'impulsion avant que la question ne fût discutée.

Q. Connaissez-vous quelque chose des courbes d'un chemin de fer? Avez-vous jamais assisté à quelque discussion sur ce sujet quand vous étiez dans la commission?—R. La question a été discutée quelquefois, je le suppose, mais très peu au cours des réunions de la commission.

Q. Vous ne vous êtes guère familiarisé avec la chose?—R. Je n'oserais l'affirmer.

Q. Vous ne pourriez pas passer un jugement sur une courbe?—R. Je n'aimerais pas à donner mon opinion sur une question comme celle-là.

On voit dans une lettre ce que M. Calvert croyait être surtout ses attributions. Cette lettre est signée par M. Mattice, ingénieur divisionnaire, et est ainsi conçue:

M. Calvert demande qu'à l'avenir aucune nomination ne soit faite dans le personnel sans son consentement, et ces instructions doivent être suivies excepté pour ce qui est de l'engagement des cuisiniers et des terrassiers.

Même l'ingénieur divisionnaire croyait que les connaissances de M. Calvert dans les questions de chemins de fer étaient si restreintes, qu'il ne devait même pas avoir le choix des cuisiniers.

Quel avantage pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux et pour les entrepreneurs avides des deniers publics, que cette commission composée de M. Parent, un politicien tombe en défaveur de Québec, au dire de ses propres amis; de M. McIsaac, un paisible et honnête citoyen qui n'avait jamais été commissaire, et de M. Calvert qui se reconnaissait franchement incapable

de répondre aux exigences de cette situation! Quand les libéraux cessèrent de régner, ce chemin de fer devint leur cauchemar. Qu'allait-il résulter de leur œuvre? La presse libérale se mit à proclamer que cette ligne avait coûté cher mais que c'était une ligne de tout premier ordre. Cependant, le public commençait à se dire qu'on peut payer trop cher même ce qui est bon, et ces messieurs durent prouver que la ligne avait été construite comme il convenait. Alors, il fallait immortaliser l'honorable député de Renfrew-sud, et le moyen d'y parvenir, c'était, naturellement, de le faire passer par les colonnes du "Globe" de Toronto. M. Charles M. Hays étant décédé en 1912, le poste de président et de gérant général du Grand-Tronc se trouva vacant, et comme M. Smithers, le vice-président, s'en venait au Canada, le "Globe" annonça, le 15 mai 1912, qu'on avait offert à l'honorable George P. Graham la présidence et la gérance générale du Grand-Tronc. C'était, dit ce journal, rendre un hommage non équivoque à sa capacité, à sa valeur, à sa science pratique, à sa puissante initiative, à sa parfaite intelligence du problème des chemins de fer au Canada, et c'était dire pourquoi le Grand-Tronc avait besoin de ses services. Cela n'a pas dû surprendre M. Graham, et si l'on connaissait toute la vérité, l'on saurait peut-être qu'il était à Toronto le jour de la publication de ce rapport. Tout en resta là, comme il arrive souvent en pareil cas, mais M. Graham avait atteint son but; on avait annoncé, dans tout le pays, que le Grand-Tronc lui avait demandé d'être son président et son gérant général et c'était pour lui une bonne réclame auprès du peuple. M. Smithers arriva le 24 mai et M. Graham n'eut pas la position qu'on avait fait miroiter à ses yeux, ni le traitement de $50,000 par année qu'elle comportait. Si je mentionne tout cela, c'est seulement pour faire voir que, par cette vulgaire réclame en faveur de l'honorable député, le "Globe" cherchait à détourner l'orage qui menaçait ces messieurs.

Quant à l'adjudication des entreprises pour des sections importantes, je dirai qu'il y a une différence entre celles-ci et celles qui ont rapport à la construction d'un édifice public. Dans ce dernier cas, si l'on a accepté, disons une soumission de $25,000, on sait que ce sera là toute la somme à payer. Mais au sujet du Transcontinental, il en était autrement. Ainsi, pour la section n° 1, McArthur Brothers avaient fait une

[M. W. H. Bennett.]

soumission de $13,000,000, mais ils ont reçu $20,000,000 pour les travaux qui y étaient prévus. Pourquoi? Parce qu'ils avaient fait exécuter ces travaux d'après la liste et que, de cette façon, ils avaient travaillé beaucoup plus. C'est ainsi que ces entreprises nous ont exposés à payer aux adjudicataires des sommes immenses en sus de ce qui avait été prévu tout d'abord. On a beaucoup parlé du dépôt supplémentaire qui pouvait être exigé. Je n'en dirai que quelques mots afin de ne pas abuser de l'indulgence de la Chambre. Je suis de ceux qui ont soutenu que ce système favorisait les grands entrepreneurs et ne favorisait que ceux-là. Eux et la commission savaient qu'une soumission de $13,000,000 rapporterait $20,000,000, et que les soumissions étaient d'un chiffre très élevé. C'est donc à tort que fut imposée au soumissionnaire l'obligation de faire un dépôt dont il devait ensuite augmenter le chiffre si la commission l'exigeait. Par ce moyen, l'on a empêché nombre d'entrepreneurs de soumissionner, de même que par la clause en vertu de laquelle l'adjudicataire pouvait perdre son dépôt s'il n'était pas capable d'en augmenter le chiffre à la demande de la commission. M. McIsaac et un autre dignitaire se sont opposés à cette condition. Leur objection n'a rien valu, elle a seulement démontré combien il est futile de confier un pouvoir à des hommes qui ne peuvent l'exercer. A la page 603 de ce rapport, on voit que le ministre des Finances d'alors avait prévenu la commission qu'il ne voulait pas de la condition concernant le dépôt subséquent. Les lettres de M. Fielding et la déposition de M. McIsaac paraissent dans le rapport. Par quel pouvoir surhumain M. Fielding, qui était plus spécialement chargé que tout autre de la garde des deniers publics, fut-il empêché de faire triompher ses vues? Je ne le saurais dire. Mais son échec valut aux soumissionnaires de se trouver assujétis à de dures conditions.

Quelques mots, maintenant, au sujet de certains soumissionnaires. M. M. P. Davis soumissionna pour bon nombre de ces entreprises, et inutile de dire qu'il en obtint plus d'une. Le pont de Québec, dont on a parlé hier soir, lui a rapporté un quart de million. Déjà, le canal de Cornwall, de malheureuse mémoire, lui avait rapporté un profit si considérable qu'il ne pouvait lui-même l'établir exactement, paraît-il. Puis, incomparable aubaine, il se fit concéder, en dépit du rapport de l'ingénieur en chef du

département des Chemins de fer et Canaux, les chutes d'eau du canal de Soulanges, lorsque le chef actuel de l'opposition était premier ministre et ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux. Quelle fut cette affaire? En 1902, M. Davis demanda la concession des chutes d'eau de la section des Cèdres du canal de Soulanges. Il demanda un bail de vingt et un ans. Je parlerai du loyer dans quelques instants. Selon la coutume, la question fut soumise à M. Thomas Munro, ingénieur de ces canaux. Le 18 février, M. Munro fit un rapport où il était dit:

Si le trafic doit augmenter il sera à propos d'adopter un moyen de traction électrique pour faciliter le passage de barges portant cargaison. La question est très importante, et elle l'est tellement qu'il ne faudrait pas agir avant de l'avoir soumise à l'examen le plus approfondi. Telle est, du moins, mon humble opinion.

Ce rapport fut envoyé par M. Munro à l'ancien premier ministre qui, en l'absence de M. Blair, était ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, et au cours du mois d'avril le conseil rendait un décret accordant à M. Davis cette immense source d'énergie hydraulique, pour la modique somme de $3,000, et pour soixante-trois ans à compter de cette date-là, c'est-à-dire que le bail était fait pour vingt et un ans et comportait deux renouvellements de vingt et un ans chacun.

Des entrepreneurs et des ingénieurs de grand poids m'ont affirmé que les droits concédés à M. Davis valaient non pas $3,000, mais plus de $250,000 par année. Est-il étonnant que M. Davis se soit trouvé au premier plan et ait pu traiter avec le Gouvernement aux conditions les plus avantageuses? Jetons un coup d'œil sur ces vingt et une soumissions. Neuf des contrats embrassaient la moitié de la ligne, et pour ces contrats il n'y eut que cinq soumisssionnaires. Ils furent adjugés à Davis, à O'Brien et au Grand-Tronc-Pacifique, et pour la section dont il avait concédé les travaux à des sous-entrepreneurs, M. Davis taucha la jolie somme de $3,500,000, sans avoir fait lui-même une parcelle de ces travaux. Chose étrange, quand M. McArthur présenta une soumission au sujet du contrat n° 1, la commission l'obligea de déposer au ministère plus de $1,000,000, tandis qu'elle n'exigeait de M. M. P. Davis qu'un faible dépôt et ne lui a jamais parlé d'en faire un second. Pourquoi? Le chef actuel de l'opposition est peut-être capable de nous le dire. Une autre société, la société Hogan et Macdonell, qui n'était pas sur un pied d'amitié avec les commissaires fut forcée de déposer $794,000 quand sa soumission fut acceptée. Vraiment, si M. M. P. Davis voulait avouer ce qu'il pense de tout cela, il dirait, comme autrefois Warren Hastings, qu'il est surpris de rester si calme en songeant aux occasions favorables qu'il a eues.

Etudions maintenant les contrats nos 16 et 17, qui ont le plus intéressé M. Davis. Que la Chambre veuille bien remarquer les dates que je vais citer. Les entreprises furent adjugées le 29 octobre 1908. Les travaux prévus dans le contrat n° 16 furent achevés le 3 décembre 1910, et les travaux prévus dans le contrat n° 17 furent achevés le 11 mars 1911. En septembre 1909 on n'avait pas encore commencé à travailler sur ces sections, et le 16 septembre M. Davis cédait les entreprises et réalisait un profit de $740,000. Qu'arrive-t-il dans l'intervalle? Le 8 octobre 1909, M. Hays avait écrit aux commissaires une lettre leur intimant qu'on ne devait plus laisser l'entreprise en suspens et que, rien n'ayant encore été fait, il fallait demander de nouvelles soumissions.

Je ne doute point que M. Hays n'ait eu sur cette affaire une opinion bien arrêtée, et qu'en même temps il n'ait su à quoi s'en tenir sur la commission. Il savait que l'homme en autorité était M. Parent et, comme ils n'étaient pas en très bons termes l'un avec l'autre, quant à moi, vu ce qu'a été autrefois la réputation de M. Parent, je pense qu'il devait avoir avec M. Davis des relations plus ou moins intimes—M. Hays ne fait pas moins que de s'adresser au premier ministre lui-même, à qui il demande une explication et une solution de cette affaire. Il lui écrit la lettre suivante:

Mon cher sir Wilfrid,—Le 29 octobre 1908, la commission du Transcontinental adjugeait deux entreprises pour la construction d'à peu près 204 milles de ligne sur les sections "D" et "E" du Transcontinental. Ces deux sections devaient avoir leur point de départ, la première à une centaine de milles de Cochrane à l'ouest de la partie adjugée aux frères Fauquier, dans la province d'Ontario (104 milles et 24 centièmes); la deuxième, au bout de celle-là, pour aller rejoindre cette autre partie adjugée aux frères Fauquier au nord de lac Nepigon (100 milles.) Par les termes de ces adjudications, les travaux devaient être commencés aussitôt après que seraient exécutées les entreprises auxquelles on allait procéder sans interruption et avec diligence sous la surveillance personnelle de l'entrepreneur; le 31 décembre 1910 étant la date fixée pour un achèvement des travaux.

Le lieu où doivent s'exécuter ces entreprises est fort éloigné de tout chemin de fer, le plus proche étant à 100 milles à l'ouest de Cochrane.

Les prix auxquels les travaux ont été accordés sont très hauts, assez hauts pour permettre aux entrepreneurs de tracer des routes provisoires par où ils feront venir leurs approvisionnements, afin de se mettre immédiatement au travail. Jusqu'ici, néanmoins, il semble que rien n'a été fait, et que l'intention des entrepreneurs soit de se servir, pour le transport de leurs matériaux, des 50 milles des voies ferrées que les frères Fauquier auront terminés au cours de la présente saison; et pourtant ç'a été à cause des difficultés de transport que l'entreprise avait été adjugée à de si hauts prix. Ce retard aura pour conséquence une augmentation des profits sans que le Transcontinental en retire un avantage proportionnel. Dans les circonstances, je prierais le Gouvernement d'annuler ces entreprises et de demander de nouvelles offres, lesquelles sans doute seraient beaucoup plus avantageuses, maintenant surtout que les entrepreneurs vont pouvoir apporter sur les lieux leurs matériaux et leurs provisions en les faisant passer sur la voie que les frères Fauquier auront pu établir.

Vu l'importance de cette affaire, on se serait attendu de la part du premier ministre d'alors à une réponse à cette lettre de M. Hays. Mais il n'en a été fait aucune; la lettre a été envoyée à M. Parent, avec prière de rechercher si l'intérêt du pays et celui du Transcontinental demandaient que l'on écoutât les propositions de M. Hays. Qu'est-il arrivé ensuite? Il est arrivé que M. Davis a cédé son entreprise à d'autres et a fait $740,000. Dans la simplicité de son cœur, le ci-devant ministre des Chemins de fer et des Canaux nous demandait l'autre soir en quoi il pouvait importer au pays de savoir si M. Davis avait bien fait un profit de $740,000, puisque le pays aura à payer dans tous les cas. Voici en quoi la chose importe; c'est que, si la concurrence s'était exercée honnêtement et droitement, la maison McDougall aurait volontiers entrepris les travaux moyennant $740,000 de moins que la soumission de Davis. Les enquêteurs calculent que, si ces entreprises avaient été adjugées par portions moindres et à des conditions plus favorables, on aurait évité une dépense de plus de 8 millions.

S'il pouvait être économisé une somme de $740,000 sur cette entreprise, n'est-il pas juste de conclure que l'on aurait pu pareillement économiser de fortes sommes sur les autres? En appliquant cette même proportion à la dépense totale, on voit que le rapport a montré qu'une somme considérable aurait pu être économisée.

Des membres de la gauche ont fait entrer dans le débat des questions qui, pour beaucoup, sont affaire de jugement. Je veux bien admettre que, devant un public impartial, la question de savoir si l'emploi de

rampes d'élans est à désirer dans le cas d'un chemin de fer quelconque, pourrait faire l'objet d'une honnête discussion. J'admets sans difficulté que la gauche est habile et sage en insistant sur cette affaire de rampes d'élans et en cherchant là à discréditer le rapport de MM. Gutelius et Staunton. Je ne dirai point que les ingénieurs sont tous d'accord sur cette question et, s'ils diffèrent, il convient tout d'abord de se demander quelle est à cet égard la coutume des compagnies de chemin de fer. La partie la plus importante du Grand-Tronc-Pacifique est celle qui va de Graham à Fort-William, puisque c'est là que le mouvement des marchandises sera le plus considérable, et personne de la gauche ne niera que, de Graham à Fort-William, les rampes d'élans ne soient fort nombreuses, ainsi que l'ont dit et répété devant la Chambre les membres de la droite. J'invite n'importe quel député de l'opposition à démontrer le contraire. Le Pacifique-Canadien n'a pas sur toute sa ligne un bout de voie où le mouvement soit plus considérable que de Winnipeg à Fort-Wiliam. C'est par là, en effet, que passe le gros du trafic. Par un état sorti des bureaux de cette compagnie, il a été établi l'autre jour que, sur cette partie de la voie, il n'y a pas moins de 85 rampes d'élans. Si donc c'était pour le Pacifique-Canadien chose excellente que d'avoir sur la partie la meilleure de sa ligne un grand nombre de rampes d'élans, pourquoi ne pas s'en servir sur la voie principale du Transcontinental?

Il y a quelqu'un dont les opinions ont été citées à mainte et mainte reprise au sujet de tout ce qui concerne les travaux de l'ingénieur. A mon tour, je citerai l'opinion qu'il émet sur cette affaire. Voici ce que M. Gordon Grant dit à la page 658:

Sans tenir compte des affaissements dans les remplissages sur de longues étendues ou sur du terrain mou, il n'a pas été considéré qu'il serait sage de s'en tenir au profil du remblai, en payant pour ce travail les prix demandés par les entrepreneurs. Il y a, comme vous le verrez, seulement deux endroits où des rampes virtuelles ont été adoptées, et par ce léger changement une économie de $27,797 a été effectuée. Ces deux rampes sont en dedans des limites de vitesse et elles n'affecteront en rien la puissance de traction des locomotives. L'introduction des rampes virtuelles dans la construction d'un chemin de fer pour économiser d'abord sur le coût initial de la construction et plus tard sur les frais d'exploitation en réduisant le compte des intérêts ne peut être considérée que comme une proposition avantageuse.

Voilà quelle a été la réponse de M. Grant, et l'honorable député ne niera pas que, sur cette ligne du Grand-Tronc-Pacifique, il n'y

ait un grand nombre de rampes à locomotives auxiliaires. Avec une pareille inclinaison, l'alignement n'est pas maintenu. Ces rampes d'élans ne sauraient avoir plus d'effet sur la circulation des trains qu'une montée à locomotives auxiliaires. Les commissaires évaluent à $6,200,000 la dépense que l'on a faite inutilement à cet égard.

Nous arrivons maintenant à une question quelque peu analogue à celle des rampes d'élans. Je veux parler du degré d'inclinaison des rampes à La-Tuque. M. Lumsden avait soumis à la commission du Transcontinental une proposition à ce sujet, proposition qui est de M. Doucet et que l'on trouve à la page 100. M. Doucet voulait une montée à locomotives auxiliaires au lieu des rampes que l'on a établies, et il porte à 1 million la dépense que l'on aurait évitée par là. Dans sa déposition, M. McIsaac déclare qu'une des raisons pour lesquelles on a imposé cette deuxième dépense aux entrepreneurs, c'est que l'on a dû se conformer à l'avis de M. Lumsden. Si l'on a obéi à M. Lumsden dans des questions purement financières, pourquoi ne l'aurait-on pas fait dans celles qui se rapportaient aux travaux de l'ingénieur. Voici qu'elle a été la situation. L'ingénieur avait proposé de substituer une montée à locomotives auxiliaires, afin, disait-il, d'éviter une dépense de 1 million. N'écoutant que les désirs du ministère—puisque la preuve démontre que l'on a consulté le Gouvernement d'alors, c'est-à-dire le ministre des Chemins de fer et des Canaux—la commission méprise les conseils de l'ingénieur et, à La-Tuque seulement, le pays perd un million.

Un sujet sur lequel l'honorable député de Renfrew-sud a insisté avec plaisir, ça été celui des viaducs en bois. Il se plaint amèrement de l'évaluation des commissaires enquêteurs, qui portent à $5,500,000 la somme inutilement dépensée dans la construction des ponts dans les remblais et les viaducs. Il formule à cet égard diverses opinions qui lui sont propres. Il dit à la page 2170:

> C'eût été une faute et presque un crime d'agir autrement et cependant, le Gouvernement met en circulation un rapport dans lequel il est dit que nous aurions économisé $2,947,000 en employant des chevalets en bois. En attendant, le Gouvernement n'ose pas économiser un seul dollar en se servant de viaducs en bois. Je défie le Gouvernement de mentionner un seul cas dans lequel il a adopté des chevalets en bois ou un pont en bois, de préférence à une structure en acier. De nos jours, avec les méthodes modernes de construction, lorsqu'il s'agit d'une ligne que le Gouvernement doit livrer entièrement construite à une compagnie chargée de l'exploiter et de faire les remblais, ce serait presque un crime de mettre des viaducs en bois. Le Grand-Tronc-Pacifique est propriétaire de la ligne, à l'ouest de Winnipeg, et il peut faire les remblais sur la partie de la ligne qui lui appartient, quand il le jugera à propos; cependant, d'après toutes les méthodes acceptées dans la pratique, il devra faire ces remblais dans un délai de dix-huit mois.

On ne saurait douter que l'honorable député de Renfrew-sud n'ait tiré de cette question des viaducs en bois tout l'avantage qu'il pouvait. D'autres l'ont dit après lui parmi les membres de la gauche. L'honorable député pourrait avec avantage voyager un peu dans la province d'Ontario et il y trouvera des viaducs en bois qui durent non pas depuis dix-huit mois, comme il le dit, mais depuis dix-huit ans. Entre Peterborough et Lindsay, sur le chemin de fer du Grand-Tronc, où passent des centaines de millions de boisseaux de blé, où chaque jour il circule des trains rapides, il y a des viaducs en bois qui montent jusqu'à 75 pieds et, malgré cela, l'honorable député assure qu'une sage direction les aurait abolis depuis longtemps. Il admettra, je suppose, que la voie du Pacifique-Canadien n'est pas trop mal administrée. Peut-être ne l'est-elle pas aussi bien qu'il l'administrerait lui-même. Je ne crois pas toutefois qu'on lui ait offert la gestion du chemin de fer Canadien-Pacifique comme on l'a fait de celui du Grand-Tronc.

Je ne crains pas d'affirmer qu'il n'existe pas au monde un chemin de fer qui soit mieux construit que la voie ferrée qui relie Port-McNicoll à Bethany, près de Peterborough. Là cependant, l'honorable député pourra voir un viaduc en bois d'un quart de mille de longueur, qui a été construit par le Pacifique-Canadien, il y a quatre ans, sur lequel passent des convois de 60 wagons chargés chacun de 1,000 minots de grain. Et cependant, nous avons entendu ce grand expert, ce monsieur dont les services sont si recherchés et auquel on a offert la succession de feu M. Hays, déclarer que, pour qu'un chemin de fer soit bien administré, il est nécessaire de remblayer les viaducs en bois, moins de 18 mois après qu'on en a complété la construction. L'honorable député devrait voyager un peu plus qu'il ne le fait. J'espère qu'il admettra avec moi que le Pennsylvania est un chemin de fer assez bien administré. Or, sur cette ligne, près de Washington, sur la baie de Chesepeake si je ne me trom-

pe pas, il existe un viaduc en bois de près de trois quarts de mille de longueur. Cependant, nous venons d'entendre ce Solon en fait de construction de chemin de fer, ce grand expert en matières de chemins de fer au Canada, condamner les chevalets en bois. L'honorable député a fait imprimer son discours, et bien qu'il ait duré sept heures, il se vend à très bas prix; un sou par exemplaire. Lorsque les gens liront ce discours, dans lequel il prétend que la bonne administration d'un chemin de fer exige que les chevalets en bois soient remblayés dans les 18 mois qui suivent l'ouverture de la voie ferrée au trafic, les électeurs, surtout ceux qui s'y connaissent en matières de chemins de fer et qui feront à l'honorable député la faveur de lire ce discours, lorsqu'ils en arriveront à ce passage au sujet des chevalets, et qu'ils constateront l'ignorance crasse dont il fait preuve à ce propos, ne pourront certainement pas s'empêcher de dire: Si c'est là tout le bagage de connaissances que possède l'honorable député de Renfrew-sud en matières de chemins de fer, il était plus que temps que l'administration du département des Chemins de fer passât en d'autres mains.

J'espère que nous n'entendrons plus parler de cette question des chevalets de bois après ce débat. S'il y a jamais eu une entreprise, qui était de nature à éveiller la cupidité et l'avidité des entrepreneurs, c'était bien la construction de ces viaducs en bois.

Voyons un peu comment on a procédé. Tout d'abord, les entrepreneurs étaient payés tant du pied pour la construction des chevalets; ensuite, on leur payait 55 cents par verge pour le remblayage, et on leur permettait de se servir de tous les matériaux de déblais. Voyez-vous d'ici les riantes perspectives qui s'offraient à l'entrepreneur, sous l'égide d'une commission débonnaire et bienfaisante!

En premier lieu, au lieu de faire les excavations de chaque côté de la voie jusqu'à concurrence de 20 p. 100, ce qui est considéré une bonne affaire en fait de construction de chemins de fer, on permit à l'entrepreneur de creuser jusqu'à concurrence de 40 p. 100. Et quel fut le résultat de ces méthodes? Du moment que le convoi était là pour charger la terre de déblai, on pouvait doubler la quantité, de sorte que le coût du transport se trouvait diminué d'autant. Cette terre de déblais, sur laquelle l'entrepreneur faisait un gros profit, était ensuite charroyée sur la plate-forme et servait à remblayer les chevalets en bois. Quels sourires de satisfaction devaient illuminer la figure de ces braves entrepreneurs, en se voyant payer 50 cents par verge pour charroyer cette terre de déblais, quand ils savaient que le Grand-Tronc ne recevait que 25 cents par verge pour le même travail. Est-il étonnant ensuite, à la lumière de ces faits, que le rapport des commissaires constate qu'une somme de $5,500,000 ait été gaspillée dans la construction des chevalets et des remblais.

Il y a encore les voies de garage. Quelques députés de la gauche se sont efforcés, l'autre jour, d'établir que la loi permettait aux commissaires de construire six milles de voies de garage. Le commisaire McIsaac a différé d'opinion avec ses collègues, vu que les spécifications, à son avis, exigeaient la construction d'une voie unique. Etait-ce raisonnable de construire parallèlement à la voie principale six milles de voies de garage?

Je comprends très bien, comme tout homme sensé peut le comprendre, qu'il soit nécessaire d'avoir une voie d'évitement d'une longueur suffisante pour que deux convois puissent y trouver place à un moment donné; mais je ne puis me rendre compte pourquoi on a construit une voie de garage de 6 milles de longueur? Je demande donc à l'honorable député de Renfrew-sud s'il est en état de me fournir une explication raisonnage au sujet de cette voie de garage, et je serai heureux de me rasseoir, dans l'intervalle.

M. GRAHAM: Où se trouve cette voie de garage de 6 milles de longueur?

M. BENNETT: A Transcona, paraît-il.

M. GRAHAM: Elle n'a que quatre milles de longueur.

M. BENNETT: N'est-ce pas près de Graham?

M. GRAHAM: Je ne connais pas d'endroit où l'on trouve une voie de garage qui ait six milles de longueur.

Il s'agit de voies de garage, qui sont situées à divers endroits.

M. BENNETT: Je me rappelle qu'il existe un endroit où l'on a construit une voie de garage de 6 milles de longueur, mais je ne puis me souvenir du nom pour le moment. J'accepterai la déclaration de l'honorable député qu'elle a quatre milles de longueur. Imaginez-vous quelle idée on aurait des méthodes d'administration d'une

compagnie de chemin de fer, qui construirait une voie de garage de 4 milles, le long de sa voie principale! Qu'est-ce que cela voulait dire? Cela signifiait qu'il était nécessaire de remiser là des convois sur une distance de 4 milles, afin de donner passage aux autres convois sur la ligne principale. Je soutiens que la chose est absurde à sa face même, et je mets l'honorable député de Renfrew-sud au défi de me signaler une seule voie de garage qui ait une longueur de 4 milles sur tout le réseau, soit du Grand-Tronc, soit du Pacifique-Canadien. La seule explication plausible, c'est que l'on a tout simplement voulu permettre aux entrepreneurs de faire de plus gros profits.

Prenons comme exemple l'entreprise McArthur. Le soumission était de $13,000,000, mais lorsque les travaux furent complétés, ils représentaient une somme totale de $20,000,000. Les honorables députés de la gauche sont parfaitement dans leur droit, lorsqu'ils discutent certains cas mentionnés dans le rapport des commissaires, où il s'agit d'une question d'appréciation, mais on y trouve bien d'autres cas d'extravagances insensées, qu'ils n'ont jamais tenté et qu'ils ne tenteront jamais de discuter, parce qu'ils sont si clairement absurdes, qu'il n'y a pas un homme qui aurait l'audace de se lever nulle part, encore moins dans cette enceinte qu'ailleurs, pour essayer de les justifier. Prenez, par exemple, ce cas où l'on avait offert de vendre une ferme à la commission au prix de $3,500, et dont on a si souvent parlé. Les commissaires refusèrent le marché qu'on leur proposait, et, de propos délibéré, firent construire un ponceau reliant les deux parties de la ferme en question. Le résultat fut que le pays eût à débourser une somme de $60,000 dans la suite.

Les honorables députés de la gauche ont également attaqué les commissaires parce qu'ils ont déclaré que la partie de la ligne à l'est de Lévis n'aurait jamais dû être bâtie, et que les $35,000,000 qu'a coûté cette section ont été gaspillés. Je répondrai que l'opinion des commisssaires est corroborée par les déductions que l'on peut tirer de la situation actuelle. Il n'existe rien dans le marché, qui a été conclu entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, pour obliger cette dernière compagnie à expédier un seul boisseau de grain ou une seule livre de marchandises par voie de cette section de l'est. La chose a été clairement établie, lorsque ce contrat fut étudié au Parlement, il y a quelques années. Mais qu'a donc fait le Grand-Tronc dans l'intervalle? La compagnie s'est-elle préparée à recevoir le trafic en dépensant un seul dollar à Saint-Jean ou à Halifax? Pas du tout. Du moment qu'il eût signé l'arrangement que l'on sait avec le Gouvernement, et que les travaux eussent été commencés, le Grand-Tronc s'est mis à l'œuvre afin de faire dévier son trafic vers le port de Portland, et le gouvernement de l'époque doit s'en être rendu compte.

Quel fut le premier pas du Grand-Tronc en ce sens-là? On sait que Midland est le principal port de la compagnie, pour l'expédition du grain à Montréal ou à Portland. Aussitôt que la compagnie eût conclu l'arrangement que l'on sait avec l'administration du jour, elle dépensa de fortes sommes, dans les environs de $3,000,000, pour bâtir des quais et des élévateurs à Midland, afin d'être en état de recevoir le trafic, qui lui arriverait du nord-ouest, pour être transporté à Portland en hiver et à Montréal en été. Un seul coup d'œil jeté sur la carte nous convaincra que ce trafic de l'ouest ne pourra jamais prendre la direction des ports de Saint-Jean ou d'Halifax.

D'abord, nous pouvons être assurés que le Grand-Tronc suivra la même politique que le Pacifique-Canadien.

La compagnie aura un port sur les Grands lacs, d'où elle expédiera son grain à Montréal, durant l'automne, et, à la fermeture de la navigation, elle enverra son grain à Portland, tandis que le Pacifique-Canadien continuera, comme il l'a toujours fait, à se servir du port de Saint-Jean. Plus que cela, la situation est telle aujourd'hui dans les Provinces maritimes qu'après que l'on y aura expédié le grain destiné à l'exportation, pas un seul boisseau de grain ne prendra cette direction, dans tout le cours de l'hiver. Les wagons chargés de grain quitteront la voie du Grand-Tronc-Pacifique à Cochrane, et, grâce à un arrangement conclu avec le gouvernement d'Ontario, le blé prendra le chemin de cette province, pour être distribué dans les différentes minoteries, comme la chose se pratique à l'heure actuelle. Et nous allons avoir le spectacle de cette voie ferrée, qui demeurera inoccupée, durant les mois d'hiver.

Les grands convois chargés d'immigrants ne passeront pas non plus par là, car ce ne sera pas la ligne la plus courte. Les voyageurs passeront de préférence par voie de Chicago ou par le Pacifique-Cana-

dien jusqu'à Cochrane, ou bien rendus à Cochrane ils pourront faire raccordement avec les convois du Grand-Tronc-Pacifique, s'ils veulent encourager cette compagnie.

Ce chemin de fer restera donc comme un monument de l'incapacité et de l'étourderie de l'ancienne administration, et ce qui est bien pis encore, à cause du coût énorme de l'entreprise, les prix de transport seront tellement élevés, que ce chemin de fer sera toujours un éléphant blanc pour le Grand-Tronc-Pacifique.

Mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie) s'est écrié: Voyez donc l'attitude qu'a prise M. Chamberlin; ce monsieur à protesté contre l'emploi des rampes d'impulsion. Je ne doute pas que M. Chamberlin ait protesté contre les rampes d'impulsion, et, à mon avis, il a fait preuve de sagesse en faisant entendre des protestations. Pourquoi, me demanderez-vous?

Mais M. Chamberlin s'est fort bien rendu compte des dépenses énormes qu'allait entraîner la construction de ce chemin de fer, et à l'arrivée du parti conservateur au pouvoir, il était justement en frais de chercher quelque bonne excuse afin que la compagnie fût dispensée d'exploiter la section de Québec à Moncton, en vertu des engagements qu'elle a pris avec l'ancien gouvernement.

Je suppose que c'est là la raison qui l'a induit à écrire la lettre en question, et en sa qualité de représentant du Grand-Tronc, il a agi en homme d'affaires et en diplomate.

Les membres de l'opposition peuvent aller discuter ce rapport au mérite devant l'électorat canadien; ils peuvent attaquer tant qu'ils le pourront MM. Lychn-Staunton et Gutelius, mais ils ne seront jamais capables d'expliquer comment il se fait que l'ancien gouvernement, après avoir prétendu qu'il avait en sa possession des travaux d'études complets, qu'il avait employé des ingénieurs bien qualifiés pour préparer ces études et que le coût de l'entreprise ne dépasserait certainement pas $61,000,000, soit forcé d'admettre à l'heure actuelle qu'elle coûtera 300 p. 100 de plus.

C'est un fait indiscutable et dont il faut tenir compte. Ce rapport dévoile un manque complet de connaissances. J'allais dire qu'il fait voir une idiotie parfaite et sans précédent encore dans l'administration des affaires publiques. Le peuple qualifiera ceux qui composaient cette commission, en tenant compte de leur réputation et de leur ignorance du moindre détail qui se rattache à la construction de cette voie ferrée. Le Gouvernement a usé de son droit absolu en instituant cette enquête. Ceux qui ont fait cette enquête et préparé ce rapport ont exposé les faits avec tant de courage et de fermeté que les honorables membres de la gauche, à court d'arguments, ont cherché, tour à tour, à s'excuser en affirmant que les questions traitées dans ce document ne relèvent que du simple bon sens. Je vais voter contre l'amendement proposé par l'honorable représentant de Renfrew-sud, parce que je crois que le Gouvernement a rempli son devoir en faisant cette enquête et parce que je suis convaincu que non seulement les commissaires enquêteurs ont apporté à la tâche qui leur était confiée le souci et la science nécessaires à l'accomplissement d'un devoir public, mais encore qu'ils ont présenté un rapport qui sera d'un grand intérêt pour la population du Canada qui pourra s'y renseigner amplement, rapport qui donne parfaitement raison au Gouvernement qui a choisi ces hommes pour faire cette enquête.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Monsieur l'Orateur, si la puissance d'invective et un abus de langage peuvent être considérés comme constituant une façon habile d'argumenter, je crois que mon honorable ami de Simcoe (M. Bennett) a bien gagné les félicitations de ses amis qui sont accourus avec tant d'empressement en cette Chambre, dès que l'honorable député a pris la parole. Le discours de mon honorable ami a ressemblé grandement au rapport—à ce prétendu rapport—dont parle la motion déposée par mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham). Il contient peu d'arguments et peu de faits, par contre, il brille par toutes espèces d'allégations. Je ne crois pas devoir adopter la façon d'argumenter observée par l'honorable député. Tenterais-je l'épreuve, je serais certain d'échouer absolument, car je n'ai ni l'envie ni l'habilité requises pour suivre la route tracée comme avec du feu par mon honorable ami. Il me semble que l'honorable député, en prenant cette attitude, a exposé parfaitement la cause des honorables membres de la droite. Je n'ai pas été très surpris de constater que mon honorable ami prenait cette attitude; j'avais plutôt prévu qu'il en serait ainsi. Les membres de la droite qui ont pris part à ce débat sont pour la plupart riches de pareilles facultés et, lorsqu'ils n'ont pu trouver de faits, d'arguments quelconques à invoquer, ils ont eu recours à l'injure sous toutes ses formes.

On a fait circuler par tout le pays un document appelé le "Federal Press Bulletin" et dans la copie qui m'est parvenue je trouve la répétition, peut-être l'original, des discours de mon honorable ami de Simcoe-est, de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) et de l'honorable représentant de King-et-Albert (M. Fowler). Je trouve ce document précédé de titres, en caractères flamboyants, et on l'a répandu par tout le pays comme exposant des faits réels, alors qu'en vérité il est nul, presque, au point de vue de l'argumentation. Il nous donne une idée du but de ce rapport. On l'a qualifié de rapport préjugé, fait par des partisans outrés et manquant de justice à l'endroit d'une grande entreprise nationale, et on l'a tenu pour un pamphlet électoral bon tout au plus à être répandu par tout le Canada, à l'avantage d'un parti politique. En l'absence de faits, en l'absence d'arguments, on fait circuler, par tout le Canada, ces allégations imprimées en gros caractères, bien qu'elles ne reposent sur aucune preuve.

Il est grandement à déplorer que la vie politique du Canada soit ravalée au point qu'on traite ainsi une entreprise nationale. C'est une honte, c'est une disgrâce, c'est une tache pour le bon nom du Canada. Si l'on tient compte de l'idée de la construction de cette voie ferrée et de l'objet à atteindre, le crime perpétré par le Gouvernement, au sujet de cette entreprise, devient bien évident.

Je me propose et je vais m'efforcer de ne discuter que la question en jeu. Je suis tenté, tout d'abord, de suivre mon honorable ami, le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux (M. Reid) sur le terrain où il s'est placé dans ses déclarations au sujet de l'Intercolonial et du système de canaux du Canada. Depuis vingt-cinq ans, le ministre des Chemins de fer a l'habitude, chaque année, de présenter à la Chambre et au pays un état des affaires du chemin de fer Intercolonial et, dans une circonstance plus opportune, j'espère établir combien manifestement inexact se trouve l'affirmation faite par le ministre intérimaire des Chemins de fer. Le problème qui est soumis à la Chambre et au pays perdrait de son intensité, si j'essayais maintenant de discuter les questions qui se rapportent à l'Intercolonial. L'étude approfondie du rapport Gutelius-Staunton ne constitue pas un abus de la part des membres de cette Chambre, sans distinction de partis. Il s'agit de savoir s'il s'est trouvé des faits justifiant les conclusions de ce rapport; si ses auteurs sont capable de discuter la question qui leur a été soumise et s'ils ont fait une enquête honnête et impartiale.

Voilà ce que je vais m'efforcer de débattre, aussi brièvement que possible.

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

Reprise de la séance.

M. EMMERSON: Monsieur l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue, je disais que je m'appliquerais sincèrement à ne discuter que la question en jeu.

L'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer (M. Reid) a présenté son budget annuel; or, au cours des observations qu'il a faites, en cette circonstance, il a parlé du rapport de la commission nommée pour faire une enquête sur les affaires du chemin de fer Transcontinental. Il a été suivi par mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) qui a fait une analyse complète et, à mon sens, inattaquable de ce rapport. Ce discours fut une condamnation du rapport et de ses auteurs. Mon honorable ami a si bien disposé les faits et les arguments que toute la face du débat en a été changée et cela, au point que le Gouvernement dut recommencer la lutte, lui qui, par l'intermédiaire de son ministre intérimaire des Chemins de fer, avait entrepris de défendre ce rapport. Mon honorable ami (M. Graham) a mis en pièces l'œuvre si laborieusement édifiée par ces commissaires, au cours de deux années de travail. Cette commission—qu'on retienne ce détail—fut établie le 29 janvier 1912, et elle a terminé son travail au commencement de l'année 1913, certainement avant le 1er mai de cette année-là, puisque, quelques semaines avant cette date, l'un des commissaires, M. Gutelius, avait vu retenir ses services en qualité de gérant général de l'Intercolonial. Donc, après environ une année de travail, cette commission a dû se trouver en mesure de faire rapport. Comment se fait-il qu'on ait retardé ce rapport durant près de douze mois? On a dit, en réponse à une question posée, en cette Chambre, que M. Gutelius avait signé ce rapport le 12 février 1914. Ce rapport évidemment était volumineux et on a dû le préparer avec soin, puisque l'on a pris pour le rédiger un an presque. Le bruit court que l'on a aidé ces commissaires à préparer leur rapport. Quand nous sommes arrivés ici, en janvier dernier, il était bruit dans les cor-

ridors de la Chambre que les commissaires étaient au travail et que le solliciteur général (M. Meighen) les aidait à préparer ce rapport.

M. J. D. REID: Racontars et mensonges.

M. EMMERSON: Je ne garantis pas l'exactitude de ce bruit.

M. REID: Il ne contient pas un atome de vérité.

M. EMMERSON: Le solliciteur général ne fait pas parti du cabinet, mais il est membre du Gouvernement, et de tous les membres du Gouvernement il est le seul qui a, au cours de toute une semaine de débat engagé sur cette question, cherché à excuser ce rapport. C'est lui qu'on a chargé d'agir en qualité de parrain de ce rapport. Il a voulu répondre à mon honorable ami de Renfrew-sud, mais ses efforts ont échoué misérablement et les arguments invoqués par cet honorable député restent encore debout. Certes, j'apprécie l'intelligence analytique et méthodique du solliciteur général qui s'impose à l'admiration de tous les honorables membres de cette Chambre. Je tiens à donner mérite à qui mérite est dû; mais avec toute son intelligence subtile, le solliciteur général n'a pu ébranler l'édifice construit par mon honorable ami de Renfrew-sud. Celui-ci avait mis en ligne les faits et les arguments qu'il voulait invoquer et au fur et à mesure qu'il developpait son argumentation, il détruisait les fondements mêmes de ce rapport et cela au point que lorsque l'honorable député a terminé son discours, ce rapport traînait inerte sur le parquet de la Chambre, ne donnant pas même signe de vie. Pour me servir des paroles qu'a appliquées Lloyd-George à un problème soulevé par le parti tory anglais—on pourrait le comparer à une poule dont on viendrait de trancher la tête et qui aurait encore assez de vie pour tourner autour de la basse-cour tory, sans ne pouvoir plus caqueter. Oui, monsieur l'Orateur, ce rapport n'est plus que l'écho d'un caquetage, depuis que l'honorable député de Renfrew-sud l'a disséqué. On peut dire que ce rapport indique d'une façon superlativement nébuleuse l'état de choses que les commissaires ont cherché, dans les intérêts du parti tory, à démontrer comme réel, réalité qu'ils n'ont pu, à leur honte, établir, en dépit de tous les efforts qu'ils ont tentés dans ce sens. Dans toute sa nudité et sa nullité, ce rapport indique simplement, mais en termes vagues et imprécis, ce que les commissaires prouveraient s'ils le pouvaient. Nous ne pouvons faire que des conjectures sur l'origine et sur le but de cette commission. Je ne reproche pas au Gouvernement d'avoir nommé une commission.

C'était son droit; peut-être a-t-il cru que c'était son devoir, mais la tendance des hommes qu'il a nommés et le résultat du travail qu'ils ont fait condamne la conduite du Gouvernement, en l'espèce, sous tous les rapports. La commission et son travail sont condamnés par le membre le plus influent de l'administration actuelle —un homme très distingué, je pourrais même dire un membre très illustre du Gouvernement, par comparaison avec ceux qui l'entourent. Je parle de ce vétéran du parti conservateur, l'honorable ministre du Commerce (M. Foster). L'honorable ministre n'approuve pas toujours, apparemment, l'opinion ou la conduite de ses collègues. On se rappellera qu'il n'y a que quelques mois une élection avait lieu dans Lanark, à la suite d'une vacance produite par le décès du regretté M. Haggart, dont nous nous souvenons tous avec émotion, et dont tous nous honorons la mémoire. L'honorable ministre du Commerce parlait des commissions au cours de cette élection, et on lui attribue les paroles suivantes:

> Dieu sait si nous avons assez de commissions voyageant d'un bout à l'autre du pays. Elle sont aussi nombreuses que les baies à Kazubazua; elles gaspillent de la bonne encre et du bon papier à des rapports qui sont remisés sur des rayons et qu'on ne lit jamais.

Je me demande si mon honorable ami le ministre du Commerce songeait à ce rapport en prononçant ces paroles? Il devait le connaître; il savait qu'il était en voie de préparation, et il pouvait avoir su quelques bribes de son contenu. Je me demande si, en faisant ces remarques et sachant ces choses, il avait à l'esprit le rapport qui vient d'être produit et dont l'honorable député de Renfrew-sud a parlé d'une façon si vigoureuse? Il n'y avait aucune action ni semblant d'action de la part du Gouvernement sur ce point lors de cette élection; cependant la préparation du rapport devait être à peu près finie. Il parle de ce rapport; il parle de ces commissions et de leur nature générale. Evidemment, il n'approuve pas la ligne de conduite suivie par le Gouvernement dans la nomination de si nombreuses commissions. Je suis certain que s'il était ici ce soir, et s'il était invité à dire sa pensée sur ce rapport particulier, ses paroles seraient beau-

coup plus fortes que son langage sur les résultats des commissions en général. Si toutes les commissions vont aussi mal que celle-ci, il nous faudra contempler le pire groupement d'hommes d'Etat manqués que l'univers ait encore vu.

M. BURNHAM: Libéraux ou conservateurs?

M. EMMERSON: Je me soucie peu de la façon dont vous les classifiez; il est inconcevable qu'il puisse se trouver, dans le ciel qui nous couvre ou sur la terre que nous foulons, un pareil rapport.

Je ne désire aucunement me lancer dans une condamnation individuelle de membres de la commission. On leur a donné à chacun une bonne part d'attention. Mes paroles s'appliqueront à ceux collectivement, à leur titre officiel et à leur travail. Tout ce que je puis dire c'est qu'ils semblent avoir été comme des fiches carrées dans une moise ronde. De toutes les tragédies fondamentales constatées dans les impasses de la vie, rien n'est plus lamentable que l'action d'hommes qui tentent de faire quelque chose qu'ils sont ou incapables ou injustifiés de faire. J'ai dit que je ne me plaignais pas de ce que le Gouvernement avait nommé une commission. Tout dépend de la bonne foi et des intentions du Gouvernement dans cette création. S'il désirait une enquête honnête, s'il croyait que la commission du Transcontinental national et le Gouvernement qui était responsable de cette nomination avaient eu de grands torts, il était alors justifié d'agir comme il l'a fait. Mais quand on lit ce rapport, mais quand on le lit et qu'on réfléchit sur la conduite de ces commissaires, la question surgit de savoir si le Gouvernement était de bonne foi en en décrétant leur nomination. S'il était loyal dans son désir de faire instruire cette question juridiquement, son devoir manifeste envers le peuple de ce pays était de nommer une commission judiciaire qui aurait immédiatement conquis la confiance populaire.

Si l'on avait créé une semblable commission, elle aurait commencé par s'enquérir des faits et des circonstances accompagnant les transactions de la commission qui avait été chargée de construire le Transcontinental national. Il est vrai d'autre part que la création de la commission d'enquête était dans un sens une accusation contre le Gouvernement qui avait nommé ces commissaires.

N'aurait-ce pas été un procédé plus loyal, une franchise plus britannique, que d'avoir tenu cette enquête en présence de ces commissaires, et de leur avoir permis d'être présents quand les témoins donnaient leurs dépositions. Il eût été du devoir d'une telle commission d'enquête de permettre à ceux qui étaient mis dans une posture d'accusés de se faire représenter par un avocat avec le privilège de transquestionner tous les témoins. Cela aurait été une enquête juridiciaire, une enquête d'après le désir honnête de tout gouvernement désireux, dans les intérêts du peuple, d'aller au fond de tout ce qui touchait à la construction d'une entreprise nationale d'une aussi grande importance. Ce n'est pas la procédure qu'on a adoptée et je suis certain que tout avocat siègeant dans cette Chambre, sur la simple lecture des dépositions, dira que les interrogatoires ont été conduits avec le plus grand mépris des lois de l'enquête telles qu'on les pratique dans les tribunaux les plus inférieurs du pays. Des questions tendancieuses ont été posées aux témoins. Si le témoin ne répondait pas ce qu'on attendait de lui, il recevait cette riposte: Vous n'êtes pas avec nous, vous n'êtes pas avec nous. Avec qui? Avec les commissaires. Dans quel but? Evidemment, dans leur conception, leur but était de fouiller et fureter partout pour trouver des preuves et les seules preuves qui pourraient justifier leur théorie, les preuves qui pourraient, si vous le voulez, justifier les soupçons et les insinuations du parti qui avait nommé la commission. Toute autre preuve était rejetée et condamnée, et si un témoignage suggérait seulement des choses qui n'étaient pas en harmonie avec leurs idées préconçues, le témoin était accusé de leur être hostile et hostile au but qu'ils poursuivaient.

On a fait plusieurs allusions au fait que M. Gutelius était un citoyen américain. C'est une circonstance suspecte qu'il ait été nommé le 29 janvier 1912, et que quatre ou six semaines plus tard, agissant sous l'inspiration de je ne sais qui, il demandait aux tribunaux ses papiers de naturalisation comme citoyen de ce pays. Je ne saurais condamner M. Gutelius ou son témoignage parce qu'il est Américain; mais j'aurais beaucoup plus de respect pour l'homme qui ne consentirait pas à vendre son allégeance pour le plat de lentilles qui lui était présenté.

Pourquoi? On a crié à la critique déloyale chaque fois que mention a été faite du fait que M. Gutelius était un citoyen américain. En 1903, 1904 et 1905, certaines

questions ont été soulevées au sujet de la construction de ce chemin de fer; antérieurement à l'exécution de cette grande entreprise nationale, la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc avait envoyé des brigades topographiques dans ce grand nord afin de s'assurer d'avance toutes les informations possibles au sujet de la route proposée pour un nouveau transcontinental, et le fait que des Américains faisaient partie de ces brigades topographiques est devenu une affaire politique. On a tenté de préjuger le peuple parce que des ingénieurs américains avaient fait ces travaux d'études, le gouvernement du temps a nommé une commission royale. A-t-il nommé des créatures politiques, a-t-il nommé des personnes intéressées à confirmer ou à refuter l'accusation? Non, il a nommé le juge Winchester, un des juges des tribunaux d'Ontario. Le parti conservateur de ce temps-là était si chatouilleux qu'à la seule pensée qu'un autre qu'un sujet britannique avait été employé à ces travaux d'études il a fait un grand fracas, que la question a été agitée dans les journaux, que des appels ont été faits à la population ouvrière, et que toutes les passions ont été soulevées; et, quand ces messieurs siégeant de l'autre côté de la Chambre, après avoir proclamé une telle règle de conduite quand ils étaient dans l'opposition, se trouvent sur les banquettes ministérielles et nomment un citoyen américain, ils peuvent certainement s'attendre à la critique. La nationalité de M. Gutelius ne m'occupe pas. J'ai foi en la réciprocité intellectuelle comme dans la réciprocité matérielle entre ce pays et les Etats-Unis. Des Canadiens, dans toutes les industries et toutes les professions occupent des positions éminentes aux Etats-Unis et il devrait y avoir réciprocité à ce sujet. Mais quand un homme comme M. Gutelius vient dans ce pays, un citoyen américain, et qu'il se prête à cette besogne qu'on lui avait apparemment demandé de faire dans un but défini, on ne peut qualifier trop sévèrement sa conduite et le critiquer trop vertement. Le seul fait qu'il a cessé d'être citoyen américain dans le seul but de pouvoir retirer de ce Gouvernement $20,000 ou plus par année, est quelque chose qui déteint sur son honneur et je suis certain que tous seront unanimes là-dessus. Le rapport est maintenant devant nous, et l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a proposé un amendement qui définit clairement nos objections. Il contient le noyau du sujet que ce Parlement devrait débattre et sur lequel ce Parlement devrait prononcer jugement; il est ainsi conçu:

Que le rapport des commissaires nommés par le Gouvernement aux fins de faire une enquête sur la construction du chemin de fer national Transcontinental porte tellement la marque intentionnelle de parti pris, et est si propre à induire en erreur, qu'il ne peut en aucune manière inspirer de confiance; que le but manifeste des dits commissaires a été de présenter les choses sous un faux jour pour des fins de parti plutôt que de faire une enquête dans l'intérêt public, sans égard aux graves conséquences qui pourraient en résulter pour le pays ou pour cette grande entreprise nationale; et que, tant à cause de la nomination de ces commissaires que pour avoir accepté et endossé leur rapport, le Gouvernement mérite d'être sévèrement censuré par cette Chambre.

C'est au Gouvernement à se défendre. Pour bien discuter ce rapport il faut se reporter au commencement de cette grande entreprise. On se rappellera qu'au commencement de ce siècle, en 1901-1902, un grand changement s'est opéré dans l'opinion publique au sujet de nos voies de transport. Le Nord-Ouest se peuplait rapidement et il fallait faire quelque chose, au Gouvernement incombait le devoir de faire face à la situation, et sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre, étudia la question. Jusqu'à cette époque le pays avait dépensé des centaines de millions de dollars en subventions à des chemins de fer qui ne lui appartenaient pas. Le chef du parti libéral pensa alors qu'il était de son devoir, pour résoudre le problème des transports, dans l'intérêt du peuple, de construire un grand chemin de fer qui transporterait les produits de l'Ouest. Il fallait un chemin de fer allant d'un océan à l'autre, entièrement sur territoire canadien, et assurant, si possible, l'expédition des produits du Canada par les ports canadiens, hiver comme été. Le plan conçu par le premier ministre fut soumis au Parlement et discuté. Le peuple ne s'y opposa pas, mais certaines compagnies de chemins de fer le combattirent avec acharnement. Nous savons tous que la compagnie du Pacifique-Canadien, qui, jusqu'à cette époque, avait le monopole des transports au Canada, était violemment opposée à voir se construire une ligne comme celle qui était proposée, parce qu'elle ne voulait pas avoir à Québec la concurrence d'une ligne de tout premier ordre. Une autre grande ligne de chemin de fer, un transcontinental en embryon, le Nord-Canadien était aussi opposé au projet. Que ce fût parce que ses directeurs pensaient qu'on aurait dû leur confier la cons-

truction, l'entretien et l'exploitation du nouveau transcontinental, ou qu'ils fussent jaloux de ceux qui avaient obtenu ce privilège, ce n'est pas à moi à le dire, mais je sais qu'ils offrirent une vive forte opposition.

Le parti conservateur, qui ne voulait pour aucune raison que l'on touchât en aucune façon au seul transcontinental alors en existence—mais qui ne passait pas entièrement en territoire canadien parce qu'une partie traverse le Maine—est venu à l'aide de cette coalition d'intérêts opposés, et il n'a cessé de combattre le Transcontinental national depuis ce temps-là. Est-ce que le fait que le Pacifique-Canadien a combattu depuis le commencement ce chemin qui devait lui faire concurrence, n'est pas au fond de l'opposition du Gouvernement actuel? Presque tout nous porte à croire que la nomination de M. Gutelius, un ancien employé du Canadien-Pacifique, que cette compagnie a, dit-on, prêté au Gouvernement du Canada, est l'anneau qui prête fortement au soupçon que le Pacifique-Canadien était intéressé à faire condamner la construction du Transcontinental national et le Gouvernement qui l'a entreprise.

Il est évident que pour repousser l'accusation d'adversaires prêtée contre les commissaires, le Gouvernement est tenu d'expliquer en quoi ce rapport, qui n'a aucune bonne qualité, sera utile au public. MM. Gutelius et Staunton ont condamné le Transcontinental national depuis son origine; ils ont condamné sa construction, ils ont condamné le personnel de la commission qui a été chargée de le construire, et l'on nous demande aujourd'hui, en face de ce rapport qui n'est appuyé sur aucune preuve, de porter aussi une condamnation générale, non seulement sur l'entreprise, mais sur le Canada et sur sa population.

Lorsque le Gouvernement approuve les commissaires de condamner le personnel de la commission du Transcontinental national parce que c'étaient des avocats qui n'avaient aucune connaissance technique dans la construction des chemins de fer, je m'étonne que, ces jours derniers, lorsqu'il a nommé un enquêteur au sujet de la construction d'un chemin de fer dans le comté de mon honorable ami d'York (M. McLeod), il a choisi M. R. A. Pringle, un avocat, un avocat éminent, il est vrai, mais ce Gouvernement l'envoie dans le Nouveau-Brunswick faire une enquête au sujet de la construction d'un chemin de fer parce que cette ligne a reçu une subvention du Gouvernement.

Le grand point que le Gouvernement a évidemment voulu établir est de déprécier notre grand chemin de fer national. On nous dit que cette ligne a coûté très cher. Le Gouvernement conservateur apparaît ici dans un rôle nouveau lorsqu'il pose à l'économie, mais il est encore novice en économie. Ses instincts frugaux s'émeuvent de l'extravagance horrible de ses prédécesseurs, mais il sait oublier à propos le grand scandale du Pacifique qui est lié à l'histoire du parti conservateur. Il oublie aussi le scandale de l'embranchement de Saint-Charles, construit dans la province de Québec comme tronçon du chemin de fer Intercolonial; il oublie le chemin de fer Southampton dans le comté de York, Nouveau-Brunswick.

Dans ce nouveau rôle il ne s'accorde pas avec son dernier cri: "Allons y rondement et dépensons l'argent." Cri qui a été lancé dans cette Chambre par un député d'une province de l'Est, et qui a été applaudi à tout rompre par les honorables membres qui l'entouraient. Le parti conservateur a oublié tout cela, et il prétend aujourd'hui que le parti libéral a été extravagant parce qu'il a construit un chemin de fer de tout premier ordre. Je crois devoir dire quelques mots au sujet des rampes de cette ligne. Je ne m'appuierai pas sur l'opinion d'ingénieurs; je ne vous demanderai pas de vous arrêter aux témoignages techniques publiés dans ce rapport au sujet des montées par élan, ou si les rampes douces sont nécessaires. Mais j'apporterai le témoignage d'un homme qui, j'en suis sûr, commande la confiance de tout le monde en Canada.

Ce rapport contient une seule vérité incontestable; et la seule apparemment que je trouve dans ce rapport est lorsque l'on y dit que le coût d'un chemin de fer dépend principalement de son tracé. Tout le monde admettra, j'en suis sûr, cette vérité énoncée par les commissaires. Le coût d'un chemin dépend de son type et du tracé. Le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ont fait un contrat pour la construction d'un grand chemin de fer national d'un certain type et d'un certain tracé, passant entièrement sur le territoire canadien, une ligne dont le premier coût devait être le dernier. C'est là ce qui explique la différence dans les opinions des ingénieurs. Le coût initial est

une question très importante. Elle est importante à plusieurs points de vue, et surtout au point de vue des frais d'exploitation. Je ne discuterai pas les différences d'opinion et de théorie des ingénieurs; mais je citerai celle de James D. Hill, qui est un homme de chemin de fer pratique, non seulement dans la construction de chemins de fer, mais aussi dans leur exploitaiton sur une base d'affaires.

Au mois de juin 1906, le Canadian Club d'Ottawa invitait M. Hill à faire un discours à une de ses réunions, et M. Hill choisit pour sujet la question des transports. Son discours a dû être marqué au coin de la sagesse. C'était à l'époque où la réputation du Canada se répandait à l'étranger au sujet de la construction de cette grande entreprise nationale. Il était connu partout que le Canada allait construire un chemin de fer d'un océan à l'autre avec des rampes de quatre dixièmes allant vers l'Est et de six dixièmes allant vers l'Ouest et très peu de courbes. M. Hill fit remarquer que ce fait important attirait l'attention de tous les pays et particulièrement des Etats-Unis. Nous étions orgueilleux de nous-mêmes. Nous allions avoir à Québec un pont qui aurait la plus grande arche au monde. Nous allions construire un Transcontinental traversant notre territoire d'un océan à l'autre et d'un type qui n'était surpassé nulle part ailleurs sur ce continent. Nous étions fiers de ce fait. Naturellement, nos journaux le mentionnaient. Les magazines des Etats-Unis publiaient tous les mois des articles louangeant le peuple canadien et faisant connaître au monde les grandes ressources et les développements extraordinaires de notre pays.

M. Hill vint à Ottawa à peu près vers cette époque, et dans le cours de ces remarques devant le Canadian Club il disait ceci:

> Dans la construction d'un chemin de fer, le principal objectif est de surmonter la loi de gravitation. Plus la ligne sera de niveau, mieux ce sera non seulement pour les constructeurs mais pour ceux qui auront à s'en servir. Vos facilités terminales et les rampes sont les points les plus importants, si vous voulez que les taux de transport soient bas. Winnipeg est la porte de l'Ouest et le sera toujours. Ce qu'il faut à cette ville c'est d'avoir accès facile sur les marchés.

Voilà ce que disait un grand constructeur et propriétaire de chemins de fer; j'oppose son témoignage à tous les témoignages théoriques d'ingénieurs. Cet homme possède la pratique. Il est propriétaire d'un chemin de fer transcontinental qui fait les transports entre les grands champs de l'Ouest américain et le bord de la mer. Il a donné tout le poids de son opinion, à une époque où il n'y avait aucune controverse; à une époque où il donnait ses conseils au peuple canadien au sujet de cette grande entreprise, et son témoignage doit porter partout la conviction, et peser plus que les simples théories de cet ingénieur ou cet autre quelque éminents qu'ils soient. Rapellons-nous que cette question avait été débattue; rappelons-nous que les plans et devis de la ligne tels qu'ils sont consignés dans le contrat et dans la loi qui le ratifie, avaient été signés par les différentes parties au contrat, par les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, par M. Schrieber, l'ingénieur du gouvernement, et par l'ingénieur de la commission du Transcontinental. Ces plans et devis furent acceptés et soumis au Parlement, qui en a pris connaissance et a approuvé le type du chemin, et plus tard le peuple du Canada approuva le Parlement.

La construction de cette ligne a rendu tout Canadien fier de son pays et du Gouvernement qui avait eu le courage de l'entreprendre, dans l'intérêt du peuple et afin de développer nos abondantes ressources.

M. Butler est ingénieur éminent, non seulement en théorie mais en pratique. On connaît son témoignage au sujet des rampes et courbes, je n'y reviendrai pas.

Je pourrais m'attaquer à bien des points du rapport, mais je me bornerai à en étudier le dernier mot, le mot d'adieu des commissaires au Gouvernement. Ces messieurs condamnent d'abord la construction de la division de l'Est et disent que si toutefois elle pouvait être opportune, elle est prématurée et pouvait être retardée. Le Gouvernement actuel dit, de son côté, qu'on n'aurait pas dû construire de ligne à l'est de Québec.

M. S. SHARPE: C'est M. Blair qui l'a dit.

M. EMMERSON: L'honorable député veut s'abriter derrière M. Blair. Oui, dans l'intérêt de l'Intercolonial tel qu'il le comprenait, M. Blair s'est opposé à la construction du Transcontinental. De concert avec la population du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse il voulait un chemin de fer rival qui amenât les produits de l'Ouest, surtout en hiver, aux ports de ces deux provinces. C'était son grand but et il pensait que l'Intercolonial pouvait le lui faire réaliser, mais il avait tort.

Pourquoi? Parce que, si utile qu'il soit, l'Intercolonial ne peut faire perdre à Portland et à Boston l'avantage d'être beaucoup plus rapprochés que les ports de nos provinces de l'Atlantique. M. Blair savait, comme bien des ingénieurs éminents, que pour rendre praticable le transport du blé de l'Ouest à Saint-Jean ou à Halifax, par l'Intercolonial, il fallait réduire les rampes ou pentes de ce chemin. Or, on sait que pour obtenir des rampes de 0.4 ou 0.6 pour 100 sur l'Intercolonial, on devra allonger cette ligne de 100 milles entre Lévis et Moncton. C'est ce que m'ont dit deux ingénieurs éminents, et ils ont certainement raison. Quiconque a voyagé par l'Intercolonial sait que cette ligne est très inégale, et que pour franchir la rampe de Métis, une des plus prononcées, il faut gravir des côtes et même diviser les trains.

Pour franchir cette rampe on a divisé un train de douze wagons dans lequel je m'en venais à Ottawa dernièrement. Cela n'arrive pas très souvent, mais enfin, cela arrive. Pour améliorer les rampes sur les diverses sections de l'Intercolonial, comme le voudrait ce même M. Gutelius, il faudrait allonger la ligne en zigzag.

En descendant le long du Saint-Laurent il faut en remonter les tributaires jusqu'au point où l'on traverse la ligne de division des eaux du Saint-Laurent et de la baie des Chaleurs. La ligne se trouverait allongée. On a établi que la différence entre une rampe de 0.4 pour cent à travers le centre du Nouveau-Brunswick et une rampe de 1 pour cent est d'environ 100 milles. On l'a établie officiellement et il ne s'agit plus de conjectures à ce sujet. Pourquoi voulait-on surtout se rendre à Saint-Jean et à Halifax? D'abord pour réduire la distance entre Winnipeg et nos ports maritimes. Or, la distance entre Winnipeg et Moncton eût été de 200 milles plus courte par l'Intercolonial que par le Pacifique-Canadien. C'était un immense avantage. Il est vrai que la construction d'une ligne à travers le Nouveau-Brunswick présentait des difficultés qu'on n'avait pas prévues. Ainsi le pont élevé de Chipman, dans le comté de Queen, a coûté cher, mais sa construction a réduit de treize milles la longueur de la ligne. Pour avoir une ligne de 0.4 pour cent de rampe, il aurait fallu la faire passer tout près de Nashwoak et de là au nord de l'Intercolonial, puis à dix-sept milles au nord de la ligne qui se rend actuellement jusqu'à Chipman, et alors on aurait eu une ligne dont les rampes eussent été les mêmes que celles qu'on a obtenues en construisant le pont, mais cette ligne aurait été de treize milles plus longue. Les commissaires enquêteurs en ont-ils parlé? Ont-ils demandé aux commissaires du Transcontinental pourquoi ils avaient construit ce pont à Chipman? Non. Ils n'ont pas même songé à obtenir quelque témoignage à ce sujet, cela n'eût pas répondu à leur dessein.

Il y a un autre point à traiter au sujet de la division de l'Est. J'ai ici l'opinion d'un homme en qui la droite doit avoir confiance. En 1905, on s'est beaucoup plaint de retards apportés à la construction de la ligne entre Lévis et Moncton. M. Crocket, que le Gouvernement actuel a nommé juge de la cour suprême du Nouveau-Brunswick et qui était alors député de York au Parlement, ne cessait de signaler ces retards au Gouvernement de ce temps-là. Je ne citerai qu'un de ses nombreux discours à ce sujet, celui qu'il prononça le 9 avril 1906. Voici ce qu'il y disait (pages 1493, 1495 et 1496, version française des Débats de cette année-là):

> M. Butler fait un calcul dans lequel il dit que la même force de traction qui transporte 660 tonnes sur l'Intercolonial suffira, sur la nouvelle ligne, à transporter 1,260 tonnes vers l'est et 990 tonnes vers l'ouest. Ainsi, d'après les calculs de M. Butler, il y aura une économie totale de 41 p. 100 dans la force motrice. On arrive au même percentage en étudiant les chiffres que donne M. Butler relativement au coût de traction d'un nombre déterminé de tonnes de marchandises sur l'Intercolonial et sur le Transcontinental.

Il ajoute:

> On voit par là que le coût annuel d'exploitation sur l'Intercolonial pour la susdite quantité de marchandises est de $3,016,711,21, tandis que sur le Transcontinental il ne sera que de $1,782,518.72, soit une économie en faveur du Transcontinental de $1,237,192.47, et cette somme capitalisée à 4 p. 100 représente $30,854,812.25.
>
> Comme je viens de le dire, cela donnera une économie de 41 p. 100 dans le coût de l'exploitation, grâce aux rampes plus faciles du Transcontinental.

Il ajoute encore:

> On se rend compte que le Gouvernement peut se servir de cela comme d'un prétexte pour renoncer à cette partie de la ligne, s'il tient à être agréable à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'espère qu'il n'en sera pas ainsi et que la population des Provinces maritimes insistera pour que le Gouvernement respecte la promesse solennelle faite au pays, relativement à cette partie de la ligne. Personne ne peut nier que les représentants et le peuple des Provinces maritimes n'ont donné leur assentiment à cette entreprise qu'à la condition que la ligne fût construite jusqu'à Moncton et non seulement jusqu'à Québec.

M. Crocket parlait au nom de l'opposition, et je suis sûr que ses remarques fu-

rent approuvées non seulement par ses amis, mais par ceux qui appuyaient le gouvernement de cette époque. Mais aujourd'hui ces commissaires disent qu'il n'aurait pas fallu construire la division de l'Est et l'on voit se lever tout un bataillon de ministériels pour les défendre. Tous les députés de l'Ouest, qui ont adressé la parole sur ce sujet, ont soutenu qu'il aurait fallu renoncer à la construction de cette division. Sont-ils bien conséquents avec eux-mêmes? Le parti conservateur a-t-il proposé aucun amendement dans ce sens, en 1903 ou en 1904? Non, jamais. Comme raison de leur opposition à la construction de cette division, les commissaires enquêteurs allèguent qu'il n'y aura pas de trafic pour l'alimenter, et les députés d'Ontario-nord et de Simcoe n'ont cessé de répéter ici ce même argument, afin d'établir que la construction de cette division était injustifiable. Est-ce bien ce que pensent le premier ministre et le Gouvernement? Alors, pourquoi dépensent-ils dans le moment $30,000 pour doter Halifax, et $20,000 pour doter Saint-Jean d'installations terminales? Si la division de l'Est ne doit pas recevoir le trafic de l'Ouest, si le grain et les autres produits de l'Ouest ne doivent s'acheminer vers nos ports maritimes, ni en hiver ni en été, le Gouvernement est certainement blâmable d'ajouter $5,000,000 aux $35,000,000 qui, au dire des commissaires, n'auraient pas dû être consacrés à la construction de cette ligne à l'est de Québec.

Il me semble que le Gouvernement lui-même réprouve les conclusions des commissaires au sujet de la construction de cette ligne.

Il y a bien des choses que je pourrais dire pour justifier le parti libéral d'avoir construit une ligne de chemin de fer d'un océan à l'autre en territoire canadien. C'est maintenant un fait accompli; le peuple a contribué de ses deniers, et le chemin de fer est sa propriété. La population de l'est du Canada a contribué à l'établissement du Pacifique-Canadien, à l'égard duquel on ne lui reconnaît pas le plus petit droit de propriété, et elle a également subventionné le réseau du Nord-Canadien. Nous avons contribué au creusement de notre vaste système de canaux; nous avons été appelés à contribuer au creusement du nouveau canal de Welland, lequel doit imposer une dépense d'au delà de 50 millions: nous sommes appelés à contribuer à la canalisation de la Trent, et l'on veut que nous subventionnions le creusement du canal de la baie Georgienne. On demande encore que nous venions en aide à l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent, afin que Toronto puisse devenir port de mer canadien. Ce n'est que récemment, à la suite de la venue d'une nombreuse députation ici, que les démarches faites en vue d'obtenir des droits de circulation sur le chemin de fer du Temiskaming et du nord d'Ontario depuis Cochrane à North-Bay ont été divulguées. Je n'entrerai pas dans les détails, mais cette nouvelle émanait d'un ancien administrateur du Pacifique-Canadien, quelqu'un que je jugerais être en rapports assez intimes avec cette grande compagnie de chemin de fer. Il préconise, comme le faisait au début la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, l'adoption de North-Bay comme terminus, les marchandises et voyageurs étant de là dirigés sur les ports des Etats-Unis, car ce serait là le débouché naturel. Le ministre actuel des Chemins de fer ne conçoit rien en dehors de ce centre de ce chemin de fer projeté de North-Bay. Le projet n'a rien de secret; sans doute, c'est une idée de visionnaire, mais les spéculateurs en terrains des environs de North-Bay exploitent l'idée que le trafic du Grand-Tronc-Pacifique aura son exutoire par North-Bay, qu'il sera expédié par voie de Toronto et qu'une partie, au lieu de passer par Montréal et Québec, atteindra le littoral maritime en passant par les ports des Etats-Unis. C'est une affaire montée contre les ports des Provinces maritimes; contre les ports canadiens, et j'affirme que, depuis le mois d'octobre 1911, il n'est pas un mouvement sur le damier qui n'ait été calculé soigneusement en vue de l'accomplissement de ce projet.

Ce rapport est produit en vue de prêter main forte à ceux qui voudraient donner suite à cette idée. Allons, pas de subterfuges; reconnaissons que nous allons devenir, si le trafic passe par North-Bay, une annexe des Etats-Unis en ce qui regarde le commerce d'exportation, du moins en hiver. Mon très honorable ami le leader du parti libéral, il faut bien s'en rendre compte, a été appuyé et acclamé par les habitants de l'est du Canada, parce qu'on le voyait résolu à faire passer les produits de l'Ouest par les ports de mer canadiens, et parce que son gouvernement dans toute sa conduite fortifiait cette idée. La population de l'est du Canada était pleinement persuadée que, s'il se

maintenait au pouvoir, il donnerait pleinement suite à ce projet. Mais dans l'est du Canada, on craint aujourd'hui, non seulement que le trafic du Grand-Tronc-Pacifique ne dévie dans la direction que j'ai dit, mais que l'Intercolonial ne soit menacé. Lui aussi sera mis à contribution au bénéfice des compagnies qui ont joui d'un monopole au Canada depuis déjà trop d'années. Notre Gouvernement semble se prêter à l'idée, et j'espère qu'il n'est pas trop tard pour enrayer le mouvement.

J'aurais voulu, monsieur l'Orateur, avoir plus de temps à ma disposition pour traiter ce sujet, car à plusieurs égards il est des plus importants. Nombre d'aspects de cette question ne sauraient être élucidés en peu de mots, mais le temps à ma disposition n'est pas suffisant pour me permettre de les examiner à fond.

Un mot quant à la dépense. On dit que cette voie ferrée a coûté plus de $100,000 par mille. Le peuple canadien a-t-il perdu le souvenir de l'embranchement de Saint-Charles? Ne sait-il pas que le gouvernement d'alors, sous la direction de sir Charles Tupper comme ministre des Chemins de fer et Canaux, construisit un embranchement depuis la jonction de Saint-Charles jusqu'à Lévis, distance d'à peu près quatorze milles et demi, moyennant une dépense de près de $125,000 par mille? Cependant, nos amis du parti conservateur s'indignent aujourd'hui à la pensée qu'un chemin de fer Transcontinental d'un type tout autre et très supérieur a nécessité une dépense d'à peu près $100,000 par mille. Si cette ligne avait été construite sur tout son parcours suivant le type adopté au début, elle n'aurait pas eu son égale sur notre continent.

Monsieur l'Orateur, le projet d'amendement de l'honorable député de Renfrew-sud me paraît justifié par l'enquête, par les faits, par les circonstances, par les actes et l'attitude du Gouvernement actuel et j'aurai le plus grand plaisir à l'appuyer de mon vote.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (Québec-est): Monsieur l'Orateur, bien que le présent débat se poursuive depuis plus d'une semaine, chacun reconnaîtra que le temps ainsi absorbé n'a pas été du temps perdu. Déjà il a dissipé bien des malentendus, déjà il a chassé les brouillards qui obscurcissaient la vue et menaçaient de ternir la bonne renommée du Canada. Mais la discussion en est venue à embrasser une telle multitude de sujets qui se rattachent de près ou de loin à la question, mais parfois ne s'y rapportent que de très loin, ou pas du tout, qu'il ne serait peut-être pas hors de propos de rappeler à la Chambre quelle est la véritable question dont elle est actuellement saisie. Mon collègue qui occupe un siège à côté de moi (M. Graham), en péroraison à son habile réquisitoire contre le ministère et la commission, a affirmé que le rapport déposé sur le bureau par le Gouvernement est décevant et entaché de préventions, au point de ne plus inspirer la moindre confiance. C'est là en substance la teneur du projet d'amendement de mon honorable ami et c'est la question qui nous est actuellement soumise. Ce rapport mérite-t-il, on ne mérite-t-il pas la confiance? Est-il ou n'est-il pas véridique? S'inspire-t-il ou ne s'inspire-t-il pas de l'esprit de parti? C'est la seule question dont nous ayons à nous occuper pour le moment. Le volume dans lequel les commissaires ont consigné leurs vues relativement à la construction du chemin de fer national Transcontinental porte sur sa première page ce titre pompeux: "Rapport de la commission d'enquête du chemin de fer national Transcontinental."

Sans doute, comme on sait, le papier souffre tout; mais, monsieur l'Orateur, si l'on désire que le titre du livre, comme il convient, réponde dans une mesure à son contenu, on ne pouvait plus mal choisir. A prendre le rapport même et les témoignages qui s'y rapportent, il aurait été plus juste d'intituler ce volume: "La comédie des méprises" par MM. Lynch-Staunton et Gutelius; car, monsieur l'Orateur, ce prétendu rapport renferme un tel nombre d'erreurs de fait et d'erreurs de droit, qu'il mérite assurément d'être qualifié de comédie ou de quelque chose de pis. Le faussaire, en vue de faire accepter sa fausse monnaie par ses victimes, y met l'empreinte et l'inscription que portent les pièces authentiques, et de cette manière il réussit à tromper le public pour quelque temps; mais tôt ou tard la fraude est découverte, la contrefaçon est dénoncée. Ainsi en est-il de ce rapport. La fraude est découverte, la contrefaçon est mise au grand jour dans toute sa laideur; et le Gouvernement a été le complice de cette contrefaçon, à la fois après et avant le fait. Il est devenu complice après le fait, lorsqu'il a mis ce rapport en circulation; déjà il était complice avant le fait lorsqu'il nomma des commissaires, lesquels, comme leurs antécédents l'indiquaient bien, étaient avant tout des hommes de parti et

ne pouvaient nous présenter en guise de rapport que cette parodie de la vérité qu'ils nous ont servie comme étant leur opinion relativement à la construction de ce chemin de fer.

Lorsque le présent ministère fut constitué, ses adhérents firent feu et flamme pour obtenir une enquête sur la construction du chemin de fer national Transcontinental. Les journaux du parti avaient répété à satiété que, dans la construction de cette voie ferrée, non seulement de grossières méprises, mais des fraudes avaient été commises au détriment du public. On affirmait que des millions avaient été détournés des fins auxquelles ils étaient destinés et avaient été accaparés au profit de particuliers ou appliqués à des fins plus méprisables encore.

Je ne m'étonne nullement que dans les circonstances le Gouvernement en soit venu à la conclusion qu'il y avait lieu de nommer une commission. Si les ministres ajoutaient foi à tout ce qui se publiait dans les journaux, alors ils avaient dû, comme la masse de leurs adhérents, se monter la tête au point de croire leurs adversaires aussi malhonnêtes qu'on les leur représentait. Mais, même en supposant qu'ils n'eussent pas cette pensée, pour ma part je ne les blâme pas d'avoir nommé une commission. Il n'était que raisonnable qu'une entreprise aussi vaste devînt le sujet d'une enquête, afin que le public sût à quoi s'en tenir sur toutes les opérations du commencement à la fin. Mais, monsieur l'Orateur, si je ne songe nullement à blâmer les ministres d'avoir nommé une commission, je les blâme,—et c'est là un grief contre lequel ils ne sauraient guère se défendre,—d'avoir, dans le choix des commissaires, montré peu de considération pour leurs adversaires, pour eux-mêmes et pour le public en général. A tous les points de vue, il semble que le Gouvernement aurait dû nommer des hommes qui, du fait de leur réputation bien établie dans le pays, de leurs antécédents, auraient donné au public la garantie d'une enquête honnête et juste, entachée ni de crainte ni de faveur; d'une enquête où rien ne serait tenu sous le boisseau, où rien ne serait ni atténué ni exagéré, et qui en tout point serait conforme aux dépositions.

Est-ce là le caractère des deux hommes qui ont été nommés commissaires? Je n'hésite nullement à dire—et je crois que là-dessus je puis en appeler à l'esprit de justice de tous ceux qui siègent en cette Chambre à quelque parti qu'ils appartiennent—que dans un tribunal ces deux hommes auraient été décriés, et qu'on ne leur aurait pas permis de faire partie du jury. Quant à M. Gutelius, je ne veux rien dire de lui que ce que tout le monde sait déjà. En 1911, il était, je crois, employé par le Pacifique dans une situation secondaire ; il n'a jamais occupé aucune haute situation. On a dit de lui, et je le sais de bonne source, qu'il a pris une part active aux élections de 1911. Dans tous les cas, ce qui est certain, c'est que le présent Gouvernement et le ministre des Chemins de fer n'avaient pas pluôt assuré leurs fonctions que M. Gutelius devenait le conseiller intime du ministre des Chemins de fer. De l'humble position qu'il occupait au Pacifique, et qui ne lui donnait, m'assure-t-on, que de maigres appointements, il devint sans transition gérant général de l'Intercolonial, au traitement princier de $20,000 qu'il touche actuellement. Cette position avait été occupée durant plus de 30 ans par M. Pottinger à un traitement qui n'avait jamais dépassé $6,000 par année. Sans vouloir rabaisser M. Gutelius, je dois dire qu'il pourra s'estimer heureux de jouir, quand il prendra sa retraite, de la moitié seulement du respect qui entoure les cheveux blancs de M. Pottinger. On a déjà dit qu'il n'était pas juste de mettre aucun homme en telle posture qu'il dût faire un choix entre son pain et son devoir, que ce n'était pas juste vis-à-vis de celui qui gagne son pain et de celui à qui on demande de faire son devoir, parce que souvent celui qui doit faire un tel choix est exposé à de grandes tentations. Après avoir lu le rapport que j'ai maintenant devant moi, il me semble que je ne fais aucun tort ni aucune injustice à M. Gutelius, quand je dis que, selon moi, au cours de cette enquête, il a eu plutôt le souci de ses intérêts que de son devoir.

Venons-en maintenant à M. Lynch-Staunton. Si M. Gutelius était inconnu en 1911, on ne saurait en dire autant de M. Lynch-Staunton.

M. Lynch-Staunton était très connu. Je n'ai rien à dire contre lui personnellement. C'est, m'assure-t-on, un excellent juriste, bien que je sois d'avis qu'il y en a encore de meilleurs que lui. C'est un homme imbu de l'esprit de parti, mais je ne lui en veux pas pour cela. Je ne connais personne en cette Chambre qui puisse nier être un partisan. Je ne le pourrais pas, pour ma part; mais, si partisan que je sois, il y a certaines positions auxquelles un partisan

ne devrait jamais être nommé. Mon honorable ami le solliciteur général a déjà considéré cette question; il est allé audevant du reproche. J'ai dit, et je suis heureux de le répéter, que j'admire beaucoup la souple intelligence de mon ami le solliciteur général, mais en cette occasion il lui a été difficile de justifier la nomination d'un partisan comme M. Lynch-Staunton. Voici comment il a entrepris cette tâche. Parlant en réponse à mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), le solliciteur général a dit ce qui suit:

L'honorable député sait qu'en faisant le choix des juges, dont les fonctions égalent en honneur et en importance celles de commissaires, nous sommes obligés de tenir compte, d'un côté comme de l'autre, des l'allégéance politique de ceux qui sont nommés; de sorte que le motif invoqué par l'honorable député contre M. Lynch-Staunton peut l'être également contre tous ceux qui ont été élevés à la magistrature par le gouvernement dont il a lui-même fait partie.

Il n'est pas exact de dire que, pour nommer nos juges, il nous faut forcément tenir compte de considérations de parti. Au contraire, les deux partis ont toujours prétendu que ces considérations n'étaient pas un obstacle à la nomination d'aucun magistrat. Je crois que l'expérience a démontré que bien que nous ayons appelé à exercer des fonctions de juges des hommes qui s'étaient mêlés activement de politique, de bien peu d'entre eux, si toutefois il y en a, pourrait-on dire qu'ils se sont montrés partisans politiques après leur nomination. Au contraire, je n'hésite nullement à dire qu'en bien des circonstances l'expérience acquise dans la vie politique a été un précieux appoint pour les juges. Nous exigeons que celui qui est créé juge ne tienne plus aucun compte de considérations de partis, et nous ne songerions pas un seul instant à nommer quelqu'un au sujet duquel nous pourrions avoir de semblables doutes. Dès l'instant où un homme est appelé à exercer les hautes fonctions d'arbitre entre ses semblables, s'il est digne de la position qu'il occupe il lui faut oublier qu'il a jamais appartenu à un parti quelconque, et rester fidèle au serment qu'il a donné d'administrer la justice sans peur et sans faveur.

Est-ce là le serment qui a été prononcé par M. Lynch-Staunton? Non, M. Lynch-Staunton n'a prononcé aucun serment. Mais même s'il en est ainsi, dès l'instant où M. Staunton recevait avis de sa nomination, et s'il voulait agir dans un esprit de justice, c'était alors son devoir de cesser de se montrer partisan. Peut-on dire cela de M. Lynch-Staunton? Chacun sait qu'il a poussé à tel point l'esprit de parti, après sa nomination, qu'il quitta ses devoirs de commissaire à Ottawa pour prendre part à une élection. Il est évident que M. Staunton s'est montré partisan jusqu'au bout, et quand il a rédigé ce rapport il était encore tout frais émoulu de la campagne dans Bruce-sud. Ce sont là les deux commissaires choisis.

Voyons comment ces commissaires ont fait leur devoir. Si l'objet qu'ils avaient en vue, au cours de cette enquête, était de dire la vérité, toute la vérité, et rien que la vérité, on devait s'attendre que l'enquête aurait eu lieu à la pleine lumière du jour et que tout se serait passé au vu et au su de tous. C'est une maxime de loi, une maxime de justice et une maxime d'équité qu'un procès n'est équitable qu'autant que tout se passe au grand jour et en public. Est-ce là ce qui a été fait? Non, monsieur l'Orateur, les commissaires siégeaient à huis clos. Le public n'était pas admis à leurs séances, et les journalistes en étaient exclus. Ils fuyaient la lumière, et les seuls maigres rayons qu'on laissait passer étaient seulement suivant que la chose pouvait convenir pour servir les caprices, les intentions ou les fins des commissaires.

Si vous voulez voir quelle énorme distance sépare le parti conservateur de 1913 de celui de 1880, voyez l'enquête qui eut lieu en 1880 sur un sujet très similaire. S'il y a un homme dans l'histoire du Canada dont le nom reste auréolé- comme l'incarnation même de l'intégrité et de l'honnêteté, c'est Alexander Mackenzie. Alexander Mackenzie défunt est un modèle pour tous les hommes à venir, mais A. Mackenzie, de son vivant, n'a pas échappé à la morsure de la calomnie, et quand il quitta le pouvoir en 1878 il y eut des accusations lancées contre lui, ainsi qu'il y en a eu contre ceux qui ont perdu le pouvoir en 1911.

Ces accusations avaient trait à la construction de l'Intercolonial par M. Mackenzie, et une commission fut instituée en 1880 par sir John Macdonald. Quel fut alors le commissaire? Ce commissaire ne fut pas un partisan de la classe de ceux qui ont été nommés en 1912; ce fut M. Frank Shanly, un ingénieur éminent de l'époque. Il n'y a pas de nom plus éminent, je crois, dans l'histoire des ingénieurs du Canada que celui de Frank Shanly, à moins que ce ne soit celui de son frère Walter Shanly. M. Frank Shanly n'avait absolument aucune attache avec la politique. Les séances étaient libres, le public était admis, les journalistes étaient présents, et le public pouvait suivre de jour en jour les phases

de la construction de la ligne, suivant que les dépositions en faisaient foi. Aucun interrogatoire contradictoire n'était évité, et chacun sait qu'aucune déposition ne peut être acceptée comme une expression finale de la vérité tant qu'elle n'a pas été soumise à l'épreuve suprême d'un interrogatoire par la partie adverse. Bien plus, je crois et j'affirme que si la présente enquête, dont le résultat apparaît dans le rapport Gutelius-Staunton, avait été publique, et si les journaux en avaient donné chaque jour des comptes rendus, les résultats n'en auraient pas été exprimés dans les termes où nous les voyons exprimés dans ce rapport.

J'ai aussi quelques mots à dire au sujet de la manière en laquelle ce rapport, ou le résultat de cette enquête, a été soumis au public. Les comissaires se sont montrés ici non seulement des experts, mais en outre de véritables artistes. Les séances avaient lieu à huis clos. Personne n'était admis, mais cependant grâce à certains procédés mystérieux qui n'ont pas encore été expliqués, des entrefilets paraissaient de temps à autre dans les journaux sur ce qui se passait à cette enquête. Dans les premiers paragraphes parus, on assurait que ces commissaires étaient en train de faire d'affreuses découvertes. Dans la suite, on insinua qu'on avait découvert que des millions de dollars avaient été dérobés au trésor pour la construction de ce chemin de fer, et on alla jusqu'à dire que ces détournements représentaient la somme de $40,000,000. Enfin, le rapport fut déposé sur le bureau de la Chambre sous sa forme manuscrite, ou, plus exactement, sous sa forme dactylographiée. Personne ne pouvait en prendre possession ni le lire; ce n'était pas imprimé, mais un extrait fut cependant livré aux journaux qui n'a pas pu venir d'une autre source que des commissaires eux-mêmes, car eux seuls connaissaient le contenu de leur rapport, et dès le lendemain, dans les journaux du Canada, on annonça que le résultat de l'enquête avait été que les commissaires avaient découvert que 40 millions de dollars avaient été dérobés au public pour la construction du Transcontinental.

Nous avons aujourd'hui ce rapport, nous avons pu l'étudier, et en quoi consiste-t-il, monsieur l'Orateur? Ce n'est ni plus ni moins qu'un libelle politique éhonté. L'esprit de parti émane de chaque syllabe en un flot ininterrompu de fausses représentations et de perversion.

[Sir Wilfrid Laurier.]

Mais parmi toutes ces insinuations, dans cette masse de faits supprimés ou défigurés, une chose reste évidente et vraie, c'est qu'il n'y a pas eu de malversation dans la construction du chemin de fer Transcontinental national. Vous dites qu'il coûte $160,000,000, mais pas un seul dollar n'a été détourné de l'objet pour lequel il a été voté par le Parlement. S'il est vrai qu'il a coûté $160,000,000, chaque dollar de ce montant a été employé dans la construction de la ligne. La seule faute qu'on nous reproche c'est d'avoir construit trop bien, trop solidement, avec trop d'espoir en l'avenir et une trop grande confiance dans le Canada.

Il a pu se commettre des erreurs; je suis bien disposé à dire qu'il s'est commis des erreurs, mais quiconque a donné son appui à l'administration précédente n'a aucun motif de rougir de la construction de ce chemin de fer. Notre foi dans le pays a été grande, mais pas plus grande qu'elle ne devait l'être. Nous avons placé haut nos prétentions, mais pas plus haute qu'elles n'auraient dû l'être et aujourd'hui je déclare que le chemin de fer justifiera tout ce qu'on attendait de lui, pourvu qu'il ne soit pas avili par ceux entre les mains de qui il a passé. Les commissaires ont cherché mais en vain à découvrir des scandales et alors ils se sont décidés à la théorie que la dépense avait été extravagante, illégale et frauduleuse.

Ce rapport est divisé en deux parties. La deuxième contient un exposé détaillé de tous les cas dans lesquels il est affirmé que la dépense a été frauduleuse ou extravagante. La première partie est simplement un sommaire de la seconde et voici comment les commissaires résument leurs conclusions:

> Nous constatons que la commission du chemin de fer Transcontinental, le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et ceux qui étaient chargés de la construction du chemin de fer n'ont pas considéré qu'il était désirable ou nécessaire de pratiquer ou d'encourager l'économie dans la construction de cette voie ferrée.
>
> Nous constatons que, sans compter les sommes inutilement dépensées pour la construction du chemin de fer à l'est du fleuve Saint-Laurent, au moins $40,000,000 ont été inutilement dépensés pour la construction de cette voie ferrée.

(Applaudissements ironiques).

Sir WILFRID LAURIER: Comme ces honorables députés applaudissent! Comme ils seraient heureux si cette déclaration était vraie! Mais si elle est fausse existe-t-il une expression assez énergique pour qualifier la

calomnie qui a été commise envers le nom sans tache du Canada? J'invite ces messieurs qui prétendent que ce rapport est vrai à nous montrer comment les commissaires ont pu calculer cette somme de $40,000,000. Mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) a fait voir hier qu'en prenant leurs propres chiffres ils se trompaient d'au moins $10,000,000. Torturez les chiffres comme il vous plaira, prenez l'exposé détaillé préparé par les commissaires eux-mêmes et vous ne pouvez pas arriver à ce total de $40,000,000 qu'ils comptent comme perdus pour le Canada. J'irai plus loin, je déclare qu'il y a dans ce rapport à propos de dépenses illégales des affirmations faites par les commissaires qui non seulement ne peuvent pas être maintenues mais qui sont fausses et malhonnêtes. Pour en citer un exemple, j'attirerai l'attention sur la conclusion des commissaires relativement aux ateliers de Transcona:

On a engagé le pays dans une dépense de $4,500,000 pour la construction et l'outillage des ateliers du Transcona à Winnipeg. A notre avis, ces ateliers ne sont pas autorisés par la loi, et, en tout cas, ils sont deux fois plus considérables qu'il n'est nécessaire pour les besoins de la division de l'Est.

On déclare que cette somme de $4,500,000 a été dépensée contrairement à la loi. C'est l'opinion de M. Lynch-Staunton, donnée dans ce rapport qui a été publié, paraît-il, à deux cent cinquante mille exemplaires. D'après M. Lynch-Staunton ces $4,500,000 ont été dépensés illégalement. Quand M. Lynch-Staunton a publié cette affirmation il savait que l'argent avait été dépensé conformément et non contrairement à la loi. M. Lynch-Staunton discute plus loin, dans son rapport à la page 121, pendant environ dix pages son opinion légale pour prouver que cette dépense n'avait pas été faite conformément à la loi. Avant d'aller plus loin, je vais montrer comment mon honorable ami le solliciteur général (M. Meighen) a traité cette question. Répondant à mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) il s'est servi du langage suivant sur lequel j'attire l'attention de la Chambre:

L'honorable député de Renrrew-sud a dit que les ateliers de Transcona sont une autre cause de fierté pour lui; que s'il avait à les reconstruire, ils les ferait exactement comme ils le sont maintenant; que M. Lynch-Stauntin est absolument dans l'erreur quand il prétend que les ateliers de Transcona, comme usines destinées aux réparations, n'auraient pas dû être construites par la commission que cela ne regardait pas, mais bien par le Grand-Tronc-Pacifique. Avant que l'ex-ministre des Chemins de fer ne prenne la parole, je savais, ainsi que la plupart d'entre nous, que M. Staunton n'était pas d'accord sur ce point avec le sous-ministre de la Justice, qui a donné son avis à l'ex-gouvernement comme il le donne au Gouvernement actuel. Nous savions que M. Staunton était d'une opinion contraire à celle d'avocats éminents du pays et nous savions que c'était le devoir du Gouvernement d'écouter l'avis du département de la Justice, mais je ne savais pas et je ne le sais pas encore que c'était un crime pour M. Staunton de donner son avis personnel même s'il différait de celui du sous-ministre.

Non, ce n'était pas un crime pour M. Lynch-Staunton de donner son avis et de le défendre, mais c'était un crime pour M. Lynch-Staunton de donner au public son avis que cet argent avait été dépensé contrairement à la loi, quand il savait personnellement que les tribunaux et des autorités compétentes avaient décidé contre son opinion. Les avocats diffèrent toujours d'opinion. Cette vérité banale date du jour où il y a eu deux avocats dans le monde. Mais quand les avocats diffèrent, il doit y avoir une autorité compétente pour régler leurs différends et il n'y a que deux façons de régler les différends d'avocats: c'est d'avoir recours aux tribunaux établis par la loi ou à l'arbitrage volontaire. Dans ce cas, il est très vrai que M. Lynch-Staunton était d'opinion que les ateliers de Transcona devaient être portés au compte du Grand-Tronc-Pacifique et non à celui du Gouvernement. Mais c'était un cas dans lequel M. Lynch-Staunton était seul de son opinion pendant que tous les autres avocats étaient contre lui. Le sous-ministre de la Justice était contre lui, M. Atkinson, l'avocat conseiller de la commission était contre lui, sir Allen Aylesworth était contre lui, M. Brown le bâtonnier du barreau de Montréal était contre lui et je crois pouvoir dire que le ministre de la Justice était aussi contre M. Lynch-Staunton sur ce point. Mais, après tout, cela n'a pas une grande importance. Il fallait toujours décider entre le Grand-Tronc-Pacifique d'un côté et le Gouvernement de l'autre. Le ministre des Chemins de fer prit sur lui-même de faire régler ce différend. Le solliciteur général a dit l'autre jour que le Gouvernement était tenu de se conformer à l'opinion du département de la Justice. C'est vrai, mais à cette occasion il ne l'a pas fait parce que s'il est exact que M. Lynch-Staunton avait une opinion qui a été contredite par le département de la Justice, le département des Chemins de fer n'a pas suivi l'avis du département de la Justice. Le ministre des Chemins de fer a demandé à sir William Whyte de faire fonction d'arbitre et de décider la question entre le département et le Grand-Tronc-

Pacifique. Le 4 décembre 1912 le télégramme suivant a été envoyé conjointement à sir William Whyte, par le ministre des Chemins de fer et M. Chamberlin. Je n'ai pas besoin de dire que s'il y a au Canada un homme qui est reconnu comme une autorité en chemins de fer, c'est sir William Whyte, ancien premier vice-président du chemin de fer Pacifique-Canadien. Voici le texte de ce télégramme:

Vous plairait-il de faire fonctions d'arbitre entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique en vue de fixer le loyer qui doit être payé pour l'usage de la partie de la ligne du chemin de fer Transcontinental comprise entre Winnipeg et la bifurcation du lac Supérieur, d'ici à ce que la ligne soit entièrement terminée jusqu'à Moncton? Si vous y consentez, les renseignements nécessaires vous seront fournis directement et nous prendrons les dispositions avec le personnel du Grand-Tronc-Pacifique à Winnipeg pour qu'il vous fournisse un train, afin que vous puissiez vous transporter sur le cours de la ligne et faire les examens nécessaires; vous serez aussi renseigné à tous autres égards.

Sir William Whyte ayant donné son consentement, le référé lui fut soumis, fixant le point à décider qui était le suivant:

Les ateliers de Transcona et les ateliers de réparations aux têtes de section, ou l'un quelconque d'entre eux, doivent-ils être considérés comme faisant partie de la division de l'Est suivant la lettre et l'esprit des conventions du 29 juillet 1903 et du 18 février 1904, ainsi que des lois qui les ratifient?

Dans la négative, quel est le juste loyer que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devrait payer pour faire servir ces ateliers ou l'un quelconque d'entre eux aux objets de son entreprise, selon qu'elle l'entendra, d'ici à ce que la division de l'Est soit assez avancée pour être mise en exploitation?

Telle est la formule employée pour soumettre la question à sir William Whyte. Et le jugement rendu par sir William Whyte met fin à toute discussion sur ce point quelle qu'ait été l'opinion antérieure de M. Lynch-Staunton. Voici le jugement de sir William Whyte:

Quant aux ateliers de Transcona, considérant leur emplacement et les circonstances dans lesquelles ils ont été construits et outillés, et considérant les devis; et interprétant les conventions et l'acte en tenant compte de la pratique suivie actuellement dans l'exploitation des chemins de fer, et considérant l'usage prévu de cette division par d'autres chemins de fer je décide, ordonne et détermine que les dits ateliers soient considérés comme, et sont, une partie de la dite division de l'Est suivant la lettre et l'esprit desdites conventions du 29 juillet 1903 et du 18 février 1904, et des lois confirmant ces conventions.

En outre, je décide, ordonne et détermine que tous les ateliers de réparations aux têtes de section doivent être considérés comme formant partie de ladite division Est suivant la lettre et l'esprit des dites conventions du 29 juillet 1903 et du 18 février 1904 et des lois confirmant ces conventions. Je considère que ces ateliers forment une partie matérielle du chemin de fer et un accessoire nécessaire à son exploitation efficace.

[Sir Wilfrid Laurier.]

En présence de cette sentence arbitrale, je déclare que c'était malhonnête de la part de M. Lynch-Staunton et de M. Gutelius de dire que c'était encore une question d'opinion juridique. Ce n'était plus une question d'opinion juridique, la décision avait été rendue et rendue contrairement à l'opinion de M. Lynch-Staunton. Si la question était encore une affaire d'opinion juridique, le Gouvernement pourrait s'adresser aux tribunaux pour la faire régler, mais le Gouvernement sait que ce moyen lui est interdit et que l'affaire est réglée pour toujours. Pourtant, monsieur l'Orateur, on a répandu ouvertement dans tout le pays que sur ce point les commissaires du Transcontinental avaient illégalement dépensé $4,500,000.

Cependant, monsieur l'Orateur, on a répandu à profusion dans le pays un rapport dans lequel il est affirmé que dans cette opération, la commission du Transcontinental a dépensé illégalement une somme de $4,500,000.

J'arrive maintenant à la question de la classification. Les commissaires enquêteurs prétendent que $3,200,000 ont été illégalement dépensés, par suite d'une classification abusive. Voilà encore une question sur laquelle nous n'avons pas à revenir car, en tant que le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique sont concernés, elle a été soumise à l'arbitrage et décidée. Les arbitres étaient tous des ingénieurs éminents—M. Kelliher, pour le Grand-Tronc-Pacifique; M. Gordon Grant, pour le Gouvernement et le tiers arbitre, un homme d'une haute respectabilité et un des meilleurs ingénieurs du pays, M. Collingwood Schreiber. C'est le Grand-Tronc-Pacifique qui se plaignait de la classification et, en ce qui le concerne, la question est réglée. Mais en est-il de même en ce qui concerne les entrepreneurs? L'opinion émise par MM. Lynch-Staunton et Gutelius peut-elle être invoquée contre eux? L'honorable député de Cap-Breton nord (M. McKenzie) a répondu hier à cette question, lorsqu'il nous a appris que le Gouvernement avait payé ces entrepreneurs. Le Gouvernement n'avait pas assez de confiance dans l'opinion de M. Lynch-Staunton pour engager un procès, mais il est tout disposé à donner à cette opinion toute l apublicité possible pour des fins de parti.

Avant de passer à un autre sujet, je désire dire quelques mots concernant les entreprises 16 et 17, adjugées à MM. M. P. et J. T. Davis, et au sujet desquelles mon nom a été mentionné. Il est parfaitement exact, monsieur l'Orateur, qu'au mois d'août 1909, j'ai reçu de M. Hays une lettre dans laquelle il se plaignait du retard apporté par MM. Davis dans l'exécution de leurs travaux. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de donner lecture de cette lettre, dont la Chambre a déjà pris connaissance. Je me bornerai à rappeler que, dans cette lettre, M. Hays prétendait que MM. Davis n'avaient rien fait pour remplir leurs obligations, qu'ils étaient en faute et que, par conséquent, le marché devait être annulé. Cet après-midi, l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) m'a sévèrement reproché de n'avoir pas répondu à cette lettre. Comment sait-il que je n'y ai pas répondu? Il ne peut pas l'avoir appris par le rapport, puisque les commissaires ne me l'ont pas demandé. Quand cette lettre m'a été adressée, je n'étais pas à Ottawa; j'étais à la campagne; mais quelqu'un de mon cabinet me l'a fait parvenir et j'y ai répondu dans les termes suivants:

Arthabaska, P.Q., 12 août 1909.

Cher M. Hays,—J'ai reçu votre lettre du 2 courant. Je me propose de retourner à Ottawa avant la fin du mois et, si la chose est possible, je vous verrai en passant à Montréal.

Plusieurs DEPUTES: Oh! Oh!

Sir WILFRID LAURIER : Et j'ai, en effet, vu M. Hays lors de mon passage à Montréal.

Plusieurs DEPUTES: Oh! Oh!

Sir WILFRID LAURIER : Que pouvais-je faire de plus que de discuter cette question avec M. Hays? Quelqu'un peut-il me dire ce que j'aurais pu faire de mieux? J'ai fait encore autre chose, j'ai soumis la question à M. Parent, le président de la commission. Je n'admets pas tout ce que dit M. Hays dans cette lettre, quand il reproche à MM. Davis de n'avoir rien fait du tout pour remplir leurs obligations. Vu qu'on s'était adressé à moi, j'ai cru qu'il était de mon devoir de prendre des renseignements pour savoir ce qui en était et j'ai appris que MM. Davis affirmaient avoir fait des démarches et pris leurs dispositions pour remplir les conditions de leur marché.

Nous savons tous que lorsqu'il s'agit de la construction d'un chemin de fer dans ces régions de l'extrême nord, avec lesquelles nous n'avions alors aucun moyen de communication, la première chose à faire et peut-être la plus difficile, pour un entrepreneur, c'est de faire transporter les matériaux sur les lieux. Généralement, ce transport ne peut se faire qu'en hiver. MM. Davis avaient le choix entre deux routes pour atteindre la région où devaient se faire les travaux; ils pouvaient employer le chemin de fer du Témiscaming et ensuite profiter du chemin de fer, alors en construction, pour aller jusqu'à Cochrane. L'autre route, était celle du chemin de fer Pacifique-Canadien, jusqu'à Nipigon. De cet endroit, ils pouvaient utiliser le lac Nipigon, pour transporter les matériaux sur la rive nord, et se rendre sur les lieux par les rivières qui, à cet endroit, coulent vers le nord; si les rivières ne pouvaient pas être mises à profit, il aurait fallu construire un chemin. Je fus informé que MM. Davis avaient envoyé des arpenteurs à Nipigon pour étudier le pays et s'assurer s'il était possible d'expédier les matériaux et les provisions par cette voie. Tout l'hiver, me dit-on, avait été consacré à ce travail et il fut constaté qu'il n'y avait aucun avantage à utiliser cette voie, de préférence au chemin de fer du Témiscaming ; la question en était là. Il me fut expliqué qu'il n'y avait rien à faire, en été, et qu'il fallait attendre à l'hiver suivant. Toute la question était de savoir si MM. Davis étaient en faute ; j'en suis venu à la conclusion que l'issue d'un procès engagé dans ces conditions serait très douteuse et que ce ne serait pas juste d'agir ainsi, envers un entrepreneur qui avait fait tout en son pouvoir pour tenir ses engagements. MM. Gutelius et Staunton, cependant, sont d'une opinion différente. A la page 53 de leur rapport ils disent :

Cette lettre ne renferme pas une seule raison...

Il s'agit de la lettre de M. Parent, en réponse à celle de M. Hays.

...qui put justifier le refus de la commission. A cette date, les entrepreneurs étaient indiscutablement en faute depuis une année et n'avaient aucun titre légal ou moral aux faveurs de la commission.

Les commissaires enquêteurs disent que MM. Davis étaient indiscutablement en faute. Où en ont-ils la preuve? Ils ont interrogé M.M Davis sous serment au sujet de ce marché. S'ils croyaient que M. Davis était en faute, ne devaient-ils pas, en toute justice, l'en avertir et lui demander ses raisons? Nous avons la déposition de M. Davis; elle est entre les mains de tous les

membres de cette Chambre et tous peuvent constater que pas une seule question n'a été posée à M. Davis sur ce point. Je donnerai lecture de toutes les questions qui ont été posées à M. Davis au sujet des entreprises 16 et 17 et qui se trouvent aux pages 705 et 706 du rapport:

D. Relativement aux entreprises 16 et 17, il y a deux entrepreneurs qui ont soumissionné, M. P. et J. T. Davis et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Existait-il une entente entre vous et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au sujet de ces entreprises?—R. Non, monsieur.

D. Avez-vous transporté ces entreprises à M. M. J. O'Brien et à ses associés?—R. Oui.

D. Y avait-il eu quelque entente entre vous et M. M. J. O'Brien, lors de la soumission pour ces deux entreprises?—R. Non, monsieur.

D. M. J. O'Brien ne savait pas qu'il obtiendrait cette entreprise, si on vous l'adjugeait? —R. Non, monsieur.

Ce sont là toutes les questions posées par M. Gutelius concernant ces entreprises; mais le président de la commission intervint et continua à interroger M. Davis. Voici les questions posées au témoin par M. Lynch-Staunton:

D. Je voudrais savoir si les commissaires vous ont ou non pressé de commencer les travaux des entreprises 16 et 17?—R. Non, nous avons obtenu cette entreprise.

D. Je le sais, mais je vous demande si on vous a pressé de commencer les travaux. J'ai posé la même question à M. Ryan et il m'a dit que non. Je veux seulement que vous confirmiez la chose?—R. Je ne le crois pas.

D. Savez-vous si les commissaires ont pressé ou non MM. O'Brien et compagnie de hâter la construction, quand l'entreprise leur a été cédée?—R. Non, monsieur.

On aurait supposé que le président aurait demandé à M. Davis: "Ces travaux vous ont été adjugés au mois d'octobre 1908; qu'avez-vous fait pour vous mettre en mesure de remplir vos engagements?" Si la commission avait agi ainsi, elle aurait fourni à M. Davis l'occasion de dire s'il avait quelque démarche pour remplir ses engagements et si, dans l'opinion de M. Staunton, ces démarches avaient été insuffisantes il aurait pu demander à M. Davis de donner des raisons pour faire excuser son défaut d'agir. Aucune question n'a été posée à M. Davis dans ce sens et, cependant, les commissaires prennent sur eux d'affirmer qu'il était en faute. Je demande à tous les honorables membres de la droite si c'est ainsi qu'ils entendent la justice; si c'est de cette manière qu'ils voudraient être jugés. Est-ce cette manière d'agir qu'on appelle la justice britannique? N'est-ce pas un principe de la justice anglaise de donner à un accusé l'occasion de plaider sa cause et d'exposer ses raisons, avant qu'un juge le déclare coupable et prononce sa sentence? Je maintiens qu'on a manqué à la justice la plus élémentaire envers cet entrepreneur que les commissaires déclarent en faute. Pour moi, cette manière d'agir n'est ni justice ni impartiable ni honnête; c'est purement et simplement de l'esprit de parti.

Mais c'est surtout dans la conclusions de leur rapport que les commissaires laissent percer les sentiments qui les animent et l'esprit qui a inspiré toute leur conduite dans cette affaire. C'est dans cette partie du rapport qu'ils blâment la construction de la ligne entre Lévis et Moncton. Sur quoi se basent-ils pour parler ainsi? La construction de cette voie ferrée était une question politique, du ressort exclusif du parlement et des électeurs du Canada. Conçoit-on qu'un gouvernement demande à ces deux commissaires de se prononcer sur une question politique qui avait été deux fois soumise au jugement des électeurs? Non, monsieurs l'Orateur, le Gouvernement est trop bien avisé pour agir ainsi; il n'a jamais confié de pareilles attributions à ces commissaires. Le décret ministériel qui institue la commission ne décrète qu'une chose; une enquête sur la construction du chemin. Il demande:

Une enquête sur le chemin de fer Transcontinental entre Moncton et Winnipeg, actuellement en cours de construction, sous la direction de commissaires, conformément aux dispositions de la loi de 1903, chapitre 71, concernant le chemin de fer Transcontinental national, et cette enquête devra être complète et s'étendre à toute question touchant à la construction du chemin et aux dépenses occasionnées par cette construction, soit directement ou indirectement, au mode adopté pour la dite construction et à l'administration de l'entreprise, en général.

Les commissires avaient mission de s'enquérir de la façon dont on a dépensé l'argent, de rechercher si la dépense s'était faite économiquement ou non, frauduleusement ou honnêtement, follement ou autrement; mais rien ne les autorisait à se prononcer sur la question, purement administrative, de savoir s'il était sage ou imprudent, de bonne ou de mauvaise politique de construire ce chemin de fer ou l'une quelconque de ses parties. Pourquoi ont-ils fait porter leurs investigations sur cette question quand rien ne les y autorisait? Mais ils ne s'en sont pas tenus à cela: il leur a encore fallu établir une comparaison entre le Transcontinental et l'Intercolonial. Y étaient-ils autorisés? Nullement.

Où les commissaires ont-ils puisé leurs renseignements? Ils ont interrogé cinquante-huit témoins, et je crois bien—je puis me tromper, car je ne prétends pas avoir étudié les dépositions de ces cinquante-huit

témoins avec assez de soin pour que je fasse une assertion catégorique—je crois bien, dis-je, que ce n'est dans aucune de ces dépositions faites sous serment qu'ils ont puisé leurs renseignements. Pas n'est besoin, monsieur l'Orateur, d'aller chercher bien loin pour découvrir la source à laquelle ils ont puisé pour dénoncer la construction de cette partie-là du chemin de fer. Cette dénonciation n'est que l'écho des discours que M. Lynch-Staunton faisait en 1904 et 1908.

Ce commissaire a tout simplement répété en peu de mots ce qu'il avait déjà affirmé en de longs discours à mainte assemblée politique tenue dans la province d'Ontario. Je dis dans la province d'Ontario, parce qu'il est bon de rappeler que les conservateurs n'étaient pas unanimes à l'égard de cette partie du chemin. Ceux des Provinces maritimes étaient en faveur du prolongement de la ligne; dans la province d'Ontario, au contraire, il n'était pas un seul conservateur qui ne fût contre l'établissement de cette voie ferrée non seulement entre le Saint-Laurent et Moncton, mais même entre Cochrane et Québec.

Dès le premier jour du présent débat, le ministre des Douanes (M. Reid), qui fait l'intérim au ministère des Chemins de fer, nous faisait part de son opinion dans les termes que voici:

> Je crois que si l'on avait permis au Grand-Tronc-Pacifique de mettre à exécution le projet que comportait la charge que cette compagnie cherchait dans le temps à faire approuver par le Parlement, c'est-à-dire d'établir une ligne allant de North-Bay au littoral du Pacifique, le peuple canadien aurait de ce fait réalisé une économie d'au moins cent millions.

Si le Grand-Tronc-Pacifique n'avait été autorisé qu'à construire une ligne partant de North-Bay pour aller vers l'ouest, il est assez probable que le pays eût dépensé $100,000,000 de moins, et si cette compagnie n'avait pas été autorisée à construire un seul pouce de chemin de fer, il est bien certain que c'est $200,000,000 que le pays se serait abstenu de débourser. Il n'y a pas bien longtemps, le ministre des Finances disait de la construction de la partie de la ligne située à l'est de Cochrane:

> Si l'on avait consacré aux objets de l'agriculture une fraction des sommes qu'on a fait servir à la construction de la partie du Transcontinental comprise entre Moncton et Cochrane, on n'entendrait pas parler aujourd'hui de la cherté de la vie.

Je regrette que le ministre des Finances ne soit pas à son siège; s'il y était, je lui ferais observer qu'il y a un brin de démagogie dans ces paroles-là. Je n'insisterai pas là-dessus aujourd'hui; il sera toujours temps d'y revenir. Mais le ministre des Douanes, traduisant en cela le sentiment de tous les conservateurs de la province d'Ontario, vient nous dire que l'on aurait dû partir de Cochrane pour se diriger vers l'ouest, et que l'on n'aurait pas dû construire la partie située à l'est de Cochrane. Autrement dit, les conservateurs de la province d'Ontario considèrent que nous n'aurions dû établir de ligne nouvelle qu'à l'ouest de Cochrane pour laisser ensuite le Grand-Tronc-Pacifique apporter son trafic au réseau depuis longtemps établi du Grand-Tronc, dont le terminus se trouve à Portland. Nous aurions évité par là, comme dit le ministre des Douanes, une dépense de $100,000,000; mais que n'aurions-nous pas perdu au point de vue de l'honneur national, de l'intérêt et du développement du pays?

Je dirai à mon honorable ami le ministre des Finances que nous avions les plus impérieuses raisons de prolonger cette ligne de chemin de fer à l'est de Cochrane: raison d'intérêt local aussi bien que d'intérêt national. A l'époque du lancement du projet, en 1903, il existait bien des doutes quant à la nature du territoire que l'on devait mettre en valeur au nord des Laurentides. Cette région, jusque-là inhabitée, on la supposait inhabitable; on pensait qu'elle était aride et qu'il n'en serait jamais autrement. On nous avait appris, d'autre part, qu'il se trouvait par là un haut plateau d'une fertilité égale à celle de n'importe quelle partie de la vallée du Saint-Laurent ou de celles des Grands lacs.

On sait aujourd'hui, le fait étant établi de façon incontestable, qu'il se trouve à l'est et à l'ouest du lac Abitibi une vallée de 700 milles de longueur, dont la largeur varie entre 60 et 100 milles, où le sol est d'une fertilité sans égale sur le continent américain. On récoltera là tout ce qui se récolte dans la vallée du Saint-Laurent et dans la région des Grands lacs, à l'exception de la poire et de la pêche. On sait que qu'il existe d'inépuisables sources de puissance hydraulique dans les fleuves immenses qui descendent des montagnes et vont déverser leurs eaux dans la baie d'Hudson. On sait de plus que le bois à pâte s'y trouve en quantité incalculable et que si les gouvernements de Québec et d'Ontario usent de prudence et savent ménager leur richesse, ces ressources naturelles ne s'épuiseront jamais. Il n'y a pas de témérité à prédire qu'il sera donné à ceux qui font aujourd'hui partie de cette Chambre de constater que

c'est le long de cette ligne de chemin de fer que se fabriquera la majeure partie du papier provenant du continent américain.

Puisque telle est la nature de cette région, je demanderai au ministre des Finances s'il eût été juste, eu égard aux seules raisons d'intérêt régional—laissons momentanément de côté les raisons d'intérêt national—eut-il été juste, dis-je, de n'établir cette ligne de chemin de fer qu'à l'ouest de Cochrane et de ne pas mettre en valeur le territoire compris entre le Saint-Laurent et Cochrane? Eût-il été juste de faire profiter l'Ontario de ce développement et de ne rien accorder à la province de Québec, qui contribue cependant pour sa part au revenu du pays? Il n'est pas même permis de le penser; et si le ministre des Finances et le ministre des Douanes se donnent de réfléchir à ce qu'ils ont déjà dit, ils se convaincront que cette partie de la ligne est l'une des meilleures du Transcontinental.

Et que dirai-je de la partie de la ligne qui s'étend entre le Saint-Laurent et Moncton? Mieux vaut d'abord citer en entier les conclusions du rapport des commissaires:

> Cette commission n'est pas d'avis qu'on eût du construire la ligne du Transcontinental à l'est de Lévis, entreprise qui s'est exécutée à un coût de $35,000,000, tout d'abord parce que le Gouvernement possédait à cette époque une ligne de chemin de fer en exploitation entre Lévis et Moncton, l'Intercolonial; secondement, parce que le Transcontinental national ne serait que de 33 milles plus court; troisièmement, parce que les rampes du Transcontinental national sont plus raides que celles de l'Intercolonial, et, quatrièmement, parce que les rampes de l'Intercolonial peuvent être réduites à quatre dixièmes pour cent dans la direction est et à six dixièmes pour cent dans la direction ouest, tandis qu'il est pour ainsi dire impossible, d'après la construction du Transcontinental national, de réduire la rampe de 1.10 pour cent au mille 146 à l'ouest de Moncton et la rampe de 1.10 pour cent au lac Pohenagamook.
>
> Le trafic de l'Intercolonial est tel que, dans peu de temps, ce sera une question d'affaires que d'en adoucir les rampes, ce qui en fera, une fois terminée, une ligne à pente faible entre Lévis et Halifax et le trafic passera par cette voie plutôt que par celle du Transcontinental. Il est inconcevable de croire que cet adoucissement des rampes de l'Intercolonial puisse coûter plus que la moitié de ce qui a été dépensé dans la construction de cette partie du cremin de fer Transcontinental national.

Voilà qui est très explicite; mais la justice et la vérité finiront par triompher. La justice l'emporte à la fin, et la fin ne se fait pas longtemps attendre; elle se trouve dans le paragraphe suivant que je signale tout particulièrement à l'attention de la Chambre. Après s'être formellement prononcés cnotre la construction de cette partie du chemin, MM. Gutelius et Lynch Staunton ajoutent:

> Bien qu'on puisse avoir eu quelque raison de construire une ligne de chemin de fer traversant les régions boisées de l'est de la province de Québec, la construction de la ligne d'Edmundston à Moncton n'était pas justifiable à cause du manque de trafic local le long de cette ligne, fait que deux ans d'exploitation ont déjà démontré.

Après tout, on avait quelque raison de faire passer une voie ferrée à travers les régions boisées de l'est de la province de Québec, mais, au dire des commissaires, il aurait fallu que le chemin de fer se terminât dans les champs, comme autrefois l'Intercolonial à Lévis; on n'aurait pas dû le prolonger jusqu'à certain endroit, de façon à en faire un véritable transcontinental. Conçoit-on que des commissaires raisonnent ainsi?

Si je demandais à ces commissaires quel est le volume du trafic que le Pacifique-Canadien recueille sur le parcours de la ligne du lac Supérieur, entre Sudbury et Port-Arthur, ils me répondraient qu'il n'y en recueille pas pour un sou. Aurait-il fallu pour cela ne pas construire la ligne du Pacifique-Canadien? Si je demandais à ces commissaires de me dire quelle est celle des nombreuses lignes transcontinentales de ce continent qui recueille du trafic sur tous les points de son parcours, force leur serait d'avouer qu'il n'en est pas une seule. Les commissaires pouvaient-ils faire plus manifestement œuvre de partisans qu'en dénonçant la construction du Transcontinental pour la raison qu'il n'y aura pas de trafic à recueillir sur à peu près 90 milles du parcours de cette ligne?

Les commissaires ont admis que l'on peut avoir eu quelque raison d'établir un chemin de fer à travers la partie orientale de la province de Québec. Les raisons ne manquaient pas. Il y a bien longtemps déjà, le Parlement autorisait et subventionnait la construction d'une voie ferrée dans cette partie du pays. Dans la province de Québec chacun sait qu'une compagnie puissante et tenue en grande estime, la Quebec Central Railway Company, était prête et tenait à entreprendre la construction de cette ligne de chemin de fer. Puisqu'on avait besoin d'un chemin de fer régional, ne valait-il pas mieux faire en sorte qu'il fît partie du Transcontinental?

Mais dans ce débat toutes ces raisons de nature locale sont superflues. Ce n'est plus le temps de critiquer cette entreprise. On ne discute plus aujourd'hui la nécessité d'un chemin de fer allant d'un océan à l'autre par le territoire canadien. Partout cela est admis. On n'en doute pas à Halifax, ville qui n'a jamais reçu de l'Interco-

lonial la part à laquelle elle a droit dans le trafic de ce continent. On n'en doute pas à Saint-Jean, ville qui, pour attirer vers son port le commerce de l'Ouest, a fait des sacrifices presque héroïques. On n'en doute point à Québec, ville qui, pour un regain d'activité, compte sur le Transcontinental. La ville de Montréal n'en doute pas non plus, elle qui attend avec impatience d'être reliée par des embranchements à la voie principale. On n'en doute ni à Winnipeg ni dans les provinces de l'Ouest, dont les produits cherchent à s'écouler dans toutes les directions. Lorsque l'on se souvient, comme l'a dit plus d'une fois dans cette Chambre mon honorable ami d'Edmonton, que cette année, l'Ouest, avec 18 millions d'acres en culture seulement, a 400 millions de boisseaux de grain, et lorsque l'on se souvient que nous avons là 150 millions d'acres de terre prête à labourer et une autre étendue de 150 millions bientôt prête à labourer, il doit être évident qu'il nous faut ce chemin de fer pour rendre justice à toutes les parties du Canada. Telles ont été les considérations auxquelles nous avons obéi et telles ont été les considérations que nos adversaires n'ont pas voulu écouter. Si le parti n'a pas pu s'élever à la hauteur de cette conception, ç'à peut-être été plus encore un malheur qu'une faute, mais c'est sa faute aujourd'hui s'il fait de ce chemin autre chose que ce que l'on a d'abord voulu; s'il en fait simplement, à partir de Cochrane un chemin local, un embranchement du Pacifique-Canadien.

Peu après l'arrivée du parti conservateur au pouvoir, nous avons appris qu'on faisait subir au chemin un amoindrissement de sa valeur, que des pentes à monter par élans avaient été substituées à celles que le marché spécifiait. Je n'ai pas l'intention pour le moment d'entrer dans des détails techniques sur l'effet de ces sortes de pentes, mais il y a une chose que je vais dire au Gouvernement, une chose que je lui reproche, c'est d'avoir fait ces changements sans consulter la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et d'avoir par là donné à cette compagnie le droit de répudier sa part de la convention.

Lorsque M. le major Leonard a été nommé commissaire de ce chemin, on nous a assurés qu'avec lui nous aurions au moins un homme d'expérience, capable de traiter comme il convient ces questions de chemin de fer. On nous avait dit que c'était un homme expérimenté, et nous avions, par suite, le droit d'attendre de lui qu'avant de modifier le degré d'inclinaison des pentes et le caractère du chemin, il se donnerait la peine d'obtenir le consentement de la compagnie qui va prendre ce chemin à bail et qui a part à la surveillance des travaux. Mais une lettre de M. Chamberlin à la commission nous a fait savoir que cette précaution élémentaire n'a pas été prise. Le 18 juillet 1912, la lettre qui suit était adressée à M. le major Leonard par M. E. J. Chamberlin:

Le 18 juillet 1912.

A M. le major R. W. Leonard,
Président de la commission du
Transcontinental, Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,—J'apprends de nos ingénieurs que l'on s'écarte des conditions dans lesquelles le Transcontinental devait se construire entre Cochrane et Lake-Superior-Junction, conditions auxquelles on s'était jusqu'ici conformé, et qu'au lieu d'ouvrages permanents et d'une inclinaison de quatre dixièmes, vous avez autorisé des pentes allant jusqu'à 1 p. 100 et l'érection d'ouvrages provisoires en bois. A ce propos, j'appellerai votre attention sur l'article 7 de la convention du 29 juillet 1913, qui porte que les travaux de la division de l'est se feront conformément aux devis approuvés par la compagnie et seront sujets à la commune direction, inspection et acceptation de notre ingénieur en chef et de l'ingénieur en chef de la commission. Je dois vous dire que, si cet ouvrage est fait conformémnt à ce que l'on me dit être vos récentes instructions, ce ne sera pas une exécution des termes du contrat et la compagnie ne l'acceptera point.

Remarquez bien les mots: la compagnie ne l'acceptera point. Après cette lettre, le Grand-Tronc-Pacifique est donc libre de refuser cette partie du chemin, et la conséquence sera que les trains iront jusqu'à Cochrane, puis, au lieu de se rendre à Québec, passeront à droite, en route pour Portland, qui est aux Etats-Unis le terminus du vieux réseau de voies ferrées du Grand-Tronc. On ne nous a jusqu'à présent rien dit qui explique la nécessité de ces changements, sauf la raison d'économie. Combien a-t-on économisé là-dessus; c'est chose qu'il nous reste à savoir. La commission nous a dit qu'avec des pentes à monter par élans, on aurait sauvé 6 millions; mais la commission ne nous a pas dit, non plus que M. Leonard ni le ministre des Chemins de fer et des Canaux, combien ce changement d'inclinaison a sauvé au pays. Tout compte fait, ce serait bien peu de choses et, pour ce peu de choses, l'avenir du chemin est mis en danger.

Et ce n'est pas tout. Puisque MM. les enquêteurs se sont mis en devoir de blâmer ce qu'a fait l'ancienne commission et de montrer ses extravagances, comment se fait-il qu'ils n'aient pas compté au nombre des extravagances de la commission l'achat de 300 acres de terre au Cap-Rouge, au prix de

$350 l'acre, pour ériger à Québec les ateliers du Transcontinental. Ce terrain a été pris au Cap-Rouge comme un emplacement pour les ateliers. Ce n'est plus une affaire à débattre: le Gouvernement est tenu à mettre les ateliers sur cette partie de la ligne. Ceci a été décidé arbitralement par sir William Whyte. L'ancienne commission devait bâtir des ateliers au Cap-Rouge; mais, selon une décision de M. Léonard, ce va être à Saint-Malo. L'honorable député de Dorchester (M. Sévigny) me demandait l'autre jour si j'étais opposé à ce changement, et j'ai parfaitement compris l'objet de sa question. Saint-Malo est situé dans la circonscription électorale que, depuis plus de trente ans je me fais une gloire de représenter dans cette Chambre. Je n'ai pas très bien saisi le motif de l'honorable député, mais ma réponse à sa question, monsieur l'Orateur, sera que, si ce changement est avantageux pour la ligne, je l'approuve; si, par contre, il doit nuire aux intérêts du chemin de fer, je le désapprouverai. Le seul but auquel je vise dans cette affaire, le seul but auquel visent mes électeurs, que je connais bien, c'est d'employer tous les moyens possibles pour faire réussir cette entreprise et donner à la ville de Québec une chance d'attirer à elle le commerce qui, de l'Ouest, va nécessairement passer par cette voie. Pour ce qui est de savoir si le changement est bon ou mauvais, j'attends l'opinion des ingénieurs, et je veux connaître les raisons qui les engagent à porter du Cap-Rouge à Saint-Malo l'emplacement des ateliers. Il faut que l'on ait eu pour cela des raisons, puisque nous avons aujourd'hui à la tête de la commission un homme d'expérience. Je suis sûr que M. Léonard nous expliquera l'avantage qu'il y a pour ce chemin à un déplacement des ateliers que l'on projette d'établir au Cap-Rouge, tout près du Saint-Laurent, et que l'on veut mettre dans la vallée de la rivière Saint-Charles, à huit milles au moins de la voie ferrée. Aujourd'hui les ateliers ne sont pas sur le chemin de fer. Sûrement, me dira quelqu'un, vous ne prétendez pas que ces ateliers destinés au Transcontinental ne sont point sur la ligne? A cela d'avance je réponds que les ateliers sont à huit milles au moins de la ligne et que pour y avoir accès, il faudra établir une nouvelle voie, ou plutôt un tunnel, me dit-on.

Mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Pelletier) nous a dit un jour qu'il voulait un tunnel pour trouver le cœur de Québec et savoir où il bat. De son côté, le premier ministre nous a dit, étant à Québec, qu'il fallait un tunnel pour communiquer avec les ateliers et avec la station. Si ce tunnel est bâti, la distance apparemment sera moindre et les ateliers ne seront plus à huit milles du chemin de fer, mais seulement à un mille et demi environ. Voilà à tout événement quelle est la situation. Quoique cela semble absurde, il nous faut supposer que tout est pour le mieux, puisque cela vient d'un homme qui a de l'expérience. S'il est bien de transporter ces ateliers à huit milles de la voie et de les mettre dans la vallée de la Saint-Charles au lieu de celle du Saint-Laurent, il s'ensuit, monsieur l'Orateur, qu'il nous faut blâmer la commission d'avoir dépensé $100,000 à l'achat de l'emplacement de ces ateliers au Cap-Rouge.

Mais ce n'est pas tout. Il y a aussi une gare à établir quelque part dans Québec. L'ancienne commission avait fait choix du marché Champlain, en un point où la ligne atteint le Saint-Laurent, et, avec une gare à cet endroit, les voyageurs n'auraient eu, à la sortie du train, qu'à marcher jusqu'au bateau. Or, il paraît que de nouveaux arrangements ont été faits avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, arrangements en vertu desquels il n'y aura pas de gare au marché Champlain, mais au Palais, dans la vallée de la rivière Saint-Charles, à une distance considérable du marché Champlain. Ce dernier emplacement n'avait pas été choisi au hasard, mais à la suite d'un examen soigneux de toutes les circonstances qui pouvaient militer en faveur de l'endroit. Au mois d'octobre 1906, M. Parent émettait la circulaire qui suit:

Ottawa, le 2 octobre 1906.

Messieurs,—Dans l'affaire des installations de têtes de ligne de Québec, j'ai l'honneur de vous faire savoir, par ordre de la commission, que les commissaires ont eu à considérer la question des installations de tête de ligne du Transcontinental à Québec, mais ils pensent qu'avant de faire au cabinet d'Ottawa une proposition sur ce point important, il est à désirer qu'ils obtiennent une expression d'opinion de la part des représentants accrédités des compagnies de navigation et de chemins de fer qui ont des intérêts dans la ville de Québec, comme aussi de la part des commissaires du port et de la chambre de commerce de cette même ville sur la question d'installations à utiliser en commun.

Les commissaires, en conséquence, se rendront à Québec le vendredi 12 courant, et votre compagnie leur ferait plaisir de leur envoyer un représentant pour discuter cette affaire. La réunion aura lieu dans les bureaux du Transcontinental, 147 côte de la Montagne, à dix heures du matin, vendredi, le 12 octobre courant.

Outre la compagnie du chemin de fer et du pont de Québec, les compagnies suivantes furent invitées à envoyer des représentants à l'assemblée: le Canadien du Pacifique, le Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc, l'Intercolonial, le Delaware et Hudson, le Grand-Nord, le

Québec-Central, le Québec-Lac-Saint-Jean, la compagnie Quebec Railway Light and Power, la compagnie des paquebots Allan, les compagnies Dominion et Leland, la commission du port de Québec, la compagnie Quebec Transport (à responsabilité limitée), M. E. C. Fry, agent des Lloyds, etc., le maire de la ville de Québec, le président de la chambre de commerce de Québec, le président des armateurs de Québec, M. Power, député de Québec-ouest et M. Arthur Lachance, député de Québec-centre furent aussi invités.

Toutes les personnes et compagnies indiquées se rendirent à l'invitation, à l'exception de la compagnie du Canadien-du-Pacifique, et une motion fut adoptée référant la question à un comité nombreux, lequel à son tour nomma un sous-comité, qui se consulta avec les agents et fit rapport. Le 20 novembre, un mois plus tard, le comité se réunit de nouveau, et dans cette circonstance le Canadien-du-Pacifique fut représenté par M. McNicoll et la résolution suivante fut adoptée:

L'assemblée exprima le vœu que la place du marché Champlain soit utilisée pour le moment en vue de l'établissement d'une gare pour voyageurs et marchandises en attendant qu'une gare spéciale pour voyageurs soit construite ultérieurement dans la partie haute de la ville. L'assemblée exprime aussi le vœu que les diverses compagnies de chemins de fer intéressées se forment en compagnie en vue de l'utilisation du pont, de ses approches et de toutes les installations terminales. Que partie de la dépense soit assumée par le Gouvernement et partie par les compagnies intéressées, suivant qu'il pourra être convenu plus tard, et qu'à la présente session du Parlement il soit passé une mesure sanctionnant cette convention.

En conformité de cette résolution unanime de toutes les compagnies et personnes intéressées de la ville de Québec, la place du marché Champlain fut choisie pour y installer la station à la suite de négociations longues et difficiles avec les autorités municipales. Lorsque nous tombâmes du pouvoir les plans étaient prêts; des avis d'adjudication avaient été lancés, et l'entreprise pour l'achèvement de la gare était adjugée. Ce marché a été annulé par le ministère actuel en vue d'installer la station, non pas dans la vallée du Saint-Laurent, mais dans la vallée de la rivière St-Charles, en combinaison avec celle du chemin de fer du Canadien-du-Pacifique. Quelle raison peut-on donner pour justifier pareil changement? On ne m'a pas encore donné une seule raison valable pour justifier ce rattachement du chemin de fer Transcontinental comme annexe ou embranchement du chemin de fer Canadien-du-Pacifique.

S'il faut une station commune, je conçois fort bien qu'elle ne soit pas placée dans la vallée de la rivière Saint-Charles, mais plutôt dans la vallée du Saint-Laurent, à proximité du marché Champlain; mais en transportant cette station des bords du fleuve Saint-Laurent sur l'autre versant de la côte, dans la vallée de la rivière Saint-Charles, on fait injure, à mon avis, à cette grande entreprise nationale.

Qu'a-t-on fait dans l'intervalle? Trois années ou plus se sont passées et aujourd'hui, si mes renseignements sont exacts, les plans pour la construction d'une gare à la côte du Palais ne sont pas encore prêts. Il y a deux jours, le "Daily Telegraph" de Québec publiait l'entrefilet suivant:

Il se peut que la ville de Québec s'assure,—un de ces jours,—la gare centrale et commune qu'elle appelle de ses vœux.

La dernière nouvelle que nous en ayons indiquerait que les travaux de construction seront commencés aussitôt que les plans seront terminés.

Cette nouvelle exceptionnellement intéressante a été communiquée au conseil de la chambre de commerce de Québec dans une lettre de M. R. W. Leonard, président de la commission du chemin de fer national Transcontinental, en réponse à une lettre que lui avait adressée le conseil de la chambre de commerce.

C'est l'information la plus récente que nous ayons que la construction de la gare projetée sera commencée aussitôt que les plans auront été préparés. Comment se fait-il que le rapport des enquêteurs ne contienne pas un mot sur le sujet? L'explication est facile. Les commissaires ne pouvaient aborder cette question sans indiquer en même temps que les hommes chargés de la responsabilité de parachever cette entreprise sont en ce moment à en modifier et ravaler le type, à en faire un simple chemin d'intérêt local à partir de Cochrane, un simple embranchement du Pacifique-Canadien.

Au cours du présent débat, j'ai eu l'honneur d'être à plusieurs reprises en butte aux attaques du parti ministériel par rapport à cette entreprise. On m'a déclaré mainte et mainte fois que je dois être tenu responsable de la construction de ce chemin de fer. Si cette affirmation m'est lancée sous forme de reproche, si cette œuvre m'est imputée à faute, je m'empresse d'en prendre la responsabilité. Oui, c'est moi qui suis responsable dans une grande mesure de la conception et de l'exécution de ce projet d'un transcontinental en territoire canadien, la meilleure et la plus directe des voies ferrées traversant le continent américain. Les raisons qui m'ont engagé dans le temps à prendre ce parti, me paraissent tout aussi concluantes aujourd'hui.

Nous nous proposions, en premier lieu, de donner au cultivateur de l'Ouest en toute saison, hiver comme été, libre com-

munication avec les marchés du monde entier, ce qui aurait l'effet de le soustraire à la nécessité d'écouler ses produits avant la fermeture de la navigation à l'automne, pendant une période d'encombrement du marché comme aussi de bas prix.

Nous nous proposions également d'ouvrir à la colonisation tout le nord de notre pays. Si jamais la confédération canadienne a été en péril, c'est bien en raison de la présence au nord du lac Supérieur d'une longue zone inhabitée, et longtemps supposée inhabitable. On affirmait que si cette étendue de pays n'était pas peuplée, si les deux sections de la population canadienne n'étaient pas groupées plus étroitement qu'elles ne l'étaient, il y avait lieu de redouter éventuellement la séparation. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien fut établi à une époque où le nord de notre continent n'était pas connu aussi bien qu'en 1903. Si le pays avait été exploré en 1881, comme il l'était en 1903, il est probable que la ligne du Pacifique-Canadien aurait été construitte au nord des Laurentides. La voie fut établie le long du rivage du lac, et au point de vue du danger que je viens de signaler, le chemin de fer Pacifique-Canadien ne fut d'aucune utilité pour le pays. Eh, bien, monsieur l'Orateur, nous conçumes l'idée d'ouvrir cette région et de diriger de son côté une nombreuse population, de relier Québec à Winnipeg au moyen d'une chaîne ininterrompue d'établissements, fermes, villages, villes, afin d'avoir un Canada continu, uniforme d'un océan à l'autre.

Mais ce n'est pas tout. Nous n'avions alors qu'un seul chemin de fer transcontinental. A mon avis, et de l'avis de beaucoup d'autres, c'était une grave imperfection de cette ligne, destinée à relier le centre du Canada avec les ports des provinces maritimes, de n'être pas entièrement établie en territoire canadien, d'avoir à traverser sur une section de son parcours le territoire américain. Monsieur l'Orateur, nous vivons, Dieu merci, en relations d'amitié avec nos voisins; mais si nous voulons que ces relations amicales se maintiennent, nous devons éviter les complications, et un moyen d'éviter les complications, c'est de n'être pas leurs obligés. Aussi voulions nous avoir une ligne construite entièrement en territoire canadien, de sorte que, en toute circonstance, nos moyens de communication fussent à l'abri de tout antagonisme international.

[Sir Wilfrid Laurier.]

Ce n'est pas tout encore: Dans le cours même de la présente session nous avons entendu le ministre du Commerce (M. Foster) nous décrire en termes admiratifs les grandes perspectives du commerce avec l'Orient. Nous jetions les yeux au delà des rivages de notre propre continent et nous avions le désir d'être les premiers à établir la route la plus directe et la plus sûre d'Europe en Asie.

Toutes ces considérations nous engagèrent . . . à quoi? A construire la meilleure route que la science pût concevoir ou l'argent procurer (je me sers de ces mots dans un sens beaucoup plus relevé que celui dans lequel on s'en est servi précédemment); notre intention était de construire ce chemin de fer en vue de contribuer à l'établissement d'une civilisation d'un ordre supérieur. C'est à cette tâche que nous nous sommes appliqués; nous sommes tombés avant de l'avoir menée à bien. Aujourd'hui nous constatons que ceux qui ont été chargés de parachever l'entreprise cherchent à la ravaler et à transformer ce Transcontinental idéal en un simple embranchement d'intérêt local. Monsieur l'Orateur, nous avons nos responsabilités; nos adversaires ont les leurs. Nous portons la responsabilité de l'établissement de ce chemin de fer; la droite porte la responsabilité de sa destruction. Nous acceptons notre part de responsabilité; nos adversaires ne pourront se soustraire à la leur.

Le très honorable R. L. BORDEN (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, le très honorable leader de l'Opposition vient de nous gratifier d'un sommaire un peu bref du discours prononcé par l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) qu'il a enjolivé de quelques tirades renouvelées de son fameux discours du 30 juillet 1903. Mon très honorable ami a puisé libéralement dans ce discours, et dans sa péroraison, il nous a mis sous les yeux les terribles conséquences qui vont être le résultat, à ce qu'il craint, de notre administration du chemin de fer National Transcontinental. Je me permettrai de demander à mon très honorable ami quel est celui qui, en 1911, tenta de priver ce chemin de fer de tout trafic par le moyen du pacte qu'il aurait voulu faire agréer au pays. N'est-ce pas celui même qui vient de prononcer ce discours flambloyant et qui, en plus d'une circonstance depuis, a renouvelé ses vœux de fidélité à ce programme. Tout l'effet et la

portée de la proposition soumise par lui au Parlement en 1911, c'était que tout le trafic qui, d'après la mesure de 1903, devait aller grossir les recettes du National-Transcontinental, serait désormais retranché à ce chemin de fer et attribué aux chemins de fer des Etats-Unis. Ici même je mets mon très honorable ami au défi de me contredire.

Le très honorable leader de l'opposition s'est ensuite exprimé sur le compte de ces commissaires à peu près dans les mêmes termes que beaucoup d'honorables députés de son parti. Il nous a déclaré que ces hommes, tant par leur caractère, leur position, leur compétence ou leur réputation, étaient indignes du poste qu'on leur avait confié.

Un DEPUTE: Et c'est exact.

M. BORDEN : Qui parle ainsi?

Un DEPUTE: Nous le disons tous de ce côté-ci de la Chambre.

M. BORDEN: Je répondrai à l'honorable député qui vient de faire cette affirmation, quel qu'il soit, que le caractère, la réputation et la carrière de MM. Gutelius et Lynch-Staunton peuvent être comparés avec avantage au nom, à la réputation et à la carrière de n'importe quel député qui occupe un siège de l'autre côté de la Chambre, et je ne fais exception pour personne, du premier au dernier; j'affirme que pour ce qui est de leur caractère et de leur carrière, ils peuvent soutenir avantageusement la comparaison avec tous ceux qui les ont attaqués en cette enceinte.

Je désire maintenant faire une ou deux observations à l'endroit de ces messieurs. Quelques honorables députés, je ne sais pas s'ils l'ont fait sérieusement ou non,—mon honorable ami, il est vrai, n'est pas allé tout à fait aussi loin, mais il a également fait des insinuations dans le même sens,—ont cherché à créer l'impression, dans l'esprit du peuple de ce pays, que l'on s'est désisté de l'usage reçu parce que les commissaires n'auraient pas prêté le serment de remplir fidèlement leur devoir. Le très honorable chef de l'opposition s'est bien donné garde de mentionner la chose d'une façon directe, bien qu'il ait tenté de l'insinuer; mais il ne l'a pas osé, de même que plusieurs de ses collègues. Je désire ajouter que le statut sous l'autorité duquel ces messieurs ont été nommés ne renfermait aucune disposition décrétant qu'ils devaient être assermentés, et mon très honorable ami le savait bien lorsqu'il a lancé son insinuation.

Je mets mon très honorable ami au défi de citer un seul cas d'une commission royale nommée au cours des quinze années qu'il a été au pouvoir, et dont les membres avaient prêté le serment d'office. J'espère donc, après cela, que nous n'entendrons plus d'insinuations de cette nature.

On a attaqué le caractère et la carrière de ces messieurs, mais l'âpreté avec laquelle on les condamne est la meilleure preuve de l'excellence du travail qu'ils ont accompli. Nous avons entendu l'honorable député de Renfrew-sud déclarer que leur rapport est tellement contradictoire et s'inspire tellement de l'esprit de parti à sa face même, qu'il se condamne lui-même et qu'il n'a pas besoin d'être réfuté, et cependant, il a cru nécessaire de parler pendant sept heures, dans une infructueuse et vaine tentative de réfuter les faits qu'il contient.

Les honorables messieurs de la gauche essaient de jeter du louche sur le caractère des deux commissaires. M. Lynch-Staunton est un avocat de la province d'Ontario, qui, aux yeux des honorables députés de l'opposition, a la honte innommable d'appartenir au parti conservateur. C'en était évidemment assez pour qu'ils le condamnassent dès le début, mais je ne sache pas que l'ombre même d'un reproche se soit jamais élevé jusqu'à M. Lynch-Staunton, sa vie privée ou sa profession.

La situation de M. Gutelius était encore plus périlleuse, car il avait eu le malheur de naître aux Etats-Unis, et, s'il faut en croire les affirmations ou les insinuations de ces messieurs de la gauche, c'est là une raison suffisante pour que son rapport soit absolument indigne de confiance. Des milliers de personnes de notre pays, qui sont devenues citoyens canadiens—gens de l'Est et gens de l'Ouest—sont nées dans les Etats-Unis d'Amérique, et, dans mon opinion, le pays ne compte pas de meilleurs citoyens que les quelques centaines de milliers d'Américains qui sont venus s'établir au Canada, en ces dernières années. Mais s'il fallait en croire la conception des honorables messieurs qui occupent les bancs de l'opposition, il faudrait dédaigner ces citoyens, les injurier, et ne pas ajouter foi à leurs affirmations, parce que, étant citoyens des Etats-Unis, ils ont jugé à propos un jour de devenir de loyaux sujets canadiens et de venir partager avec nous les magnifiques occasions qu'offre notre pays à ceux qui sont intelligents et industrieux. Lorsque des députés au Parlement, quels qu'ils soient,

s'abaissent jusqu'à employer des arguments de cette nature, il est évident pour moi que la cause qu'ils défendent est excessivement faible.

On a insinué que ces deux messieurs étaient tout particulièrement sous l'influence du ministère des Chemins de fer et Canaux. Un honorable député nous a informé que M. Gutelius est un ami personnel de l'honorable ministre, et qu'en conséquence il était disposé à faire tout ce que désirerait le ministre. En réalité, M. Gutelius n'avait jamais rencontré M. Cochrane jusqu'à ce jour où il fût mandé au bureau du ministre des Chemins de fer, qui lui offrit d'entreprendre une certaine tâche relative à l'Intercolonial et de conduire l'enquête qu'il a tenue de concert avec M. Lynch-Staunton au sujet du Transcontinental. On a également fait allusion au prétendu caractère partial qui entacherait ce rapport, et au fait que M. Lynch Staunton étant l'un des membres du parti libéral conservateur, ne saurait être en état de faire un examen impartial et judiciaire de cette question.

Je désire rappeler au souvenir des honorables messieurs de la gauche qu'en 1908 et en 1910, lorsque certaines questions furent soulevées et que nous demandâmes la création d'une commission royale, en ces deux occasions, toute l'affaire fut référée à un comité qui devait faire une enquête et un rapport. Je veux parler de l'enquête Hodgins et de l'enquête Lumsden, et dans les deux cas, les députés qui formaient la majorité du comité, appartenaient évidemment au parti libéral. Je le demande maintenant à ceux qui ont porté cette accusation, si oui ou non les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre, qui formaient la majorité des membres de ce comité, et signèrent le rapport de la majorité, étaient guidés par l'esprit de parti, et dans l'affirmative leurs rapports étaient-ils absolument dignes de confiance?

Les honorables messieurs sont dans un dilemne: ou bien les enquêtes qu'ils ont tenues en 1908 et en 1910 étaient de simples moqueries, si l'on s'en rapporte à leur propre affirmation, ou bien l'assertion qu'ils font que le rapport de M. George Lynch-Staunton est entaché d'esprit de parti, parce que ce monsieur est conservateur, ne se tient pas debout. Je puis encore ajouter, tandis que j'en suis sur ce sujet, que pendant tout le temps que ces messieurs de la gauche ont été au pouvoir, ils ont toujours tenté d'étouffer de propos délibéré, et ont réussi, du premier jour jusqu'au dernier, chaque enquête que les conservateurs ont exigée. L'enquête de 1908 a été étouffée, et celle de 1910 a eu le même sort. Et après cette étouffement en règle, en 1910, devant un comité de la Chambre, lorsque nous nous adressâmes au Parlement pour obtenir la nomination d'une commission royale, quelle est la réponse que l'on nous a faite? Les honorables députés qui siégent maintenant à la gauche de l'orateur se contentèrent de se lever et d'enrégistrer leur vote contre notre proposition, et nous pouvons affirmer sans crainte que, si ces messieurs étaient restés au pouvoir, jamais nous n'aurions pu obtenir une enquête au sujet du Transcontinental. Il n'y a personne qui le sache mieux que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier). C'est réellement amusant d'entendre parler ces honorables messieurs, maintenant qu'ils sont dans l'opposition.

Toute cette affaire de dollars, de classification excessive, de gaspillage et d'extravagances a été dévoilée par les fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique; elle a été répétée grâce aux lettres de M. Woods, l'ingénieur en chef de la compagnie, jusqu'à ce qu'elle fût signalée à l'attention du Gouvernement, et à l'heure actuelle, après que l'entreprise est pour ainsi dire terminée, quelle est la réponse que nous font quelques-uns des honorables députés de la gauche? Leur réponse: C'est que l'heure de tenir une enquête efficace est passée. C'est bien cela. Quand c'est le temps de tenir une enquête efficace, on vote contre toute mesure à cet effet, puis lorsque le temps est passé où l'enquête pourrait avoir lieu d'une façon efficace, on n'a qu'à se lever et à crier: Il est trop tard maintenant; nous vous avons empêchés de tenir une enquête lorsque l'occasion était propice, et maintenant, on ne pourra jamais mettre à jour les faits de la cause. Si les honorables députés de l'opposition sont satisfaits de l'attitude qu'ils ont prise à propos de cette question, je ne puis réellement les féliciter.

Mon très honorable ami n'est pas entré dans les détails de ce rapport aussi minutieusement que le député de Renfrew-sud, mais il en a dit assez pour nous montrer clairement que la connaissance qu'il a acquise de la preuve qui a été faite et du rapport lui-même, est encore moindre que celle qu'il possédait en 1903 concernant les frais de construction du Transcontinental national. Les députés de l'opposition ne sont pas absolument d'accord entre eux. Les uns disent qu'il ne fallait pas tenir d'enquête; les autres qu'il convenait d'en faire une; certains prétendent que l'enquête de-

vait être faite par un comité de la Chambre, bien qu'en 1908 ils l'aient supprimée sous prétexte qu'il fallait des experts. D'autres encore veulent une commission royale, dont quelques-uns de leur collègues ne veulent pas. Il est donc évident qu'ils ne sont pas d'accord entre eux, mais je pense que je puis m'en tenir à la déclaration du chef de l'opposition, qui nous a déclaré franchement ce soir, que dans son opinion, une enquête s'imposait, bien qu'il n'approuve pas le choix du personnel de la commission.

Puis-je lui demander pourquoi il n'a pas voulu nommer une commission royale ni en 1908, ni en 1910, au temps où ces accusations furent signalées à son attention? Ce soir, il se prononce en faveur d'une enquête, n'est-il donc pas raisonnable de lui poser la question: alors pourquoi n'avez-vous pas accordé une enquête en 1910, lorsque nous en avons demandé une, et lorsque vous aviez le pouvoir de choisir vous-même le personnel de la commission? Mon très honorable ami garde le silence. Alors permettez-moi de répondre pour lui. C'est qu'il n'avait jamais eu l'intention d'instituer une enquête s'il avait été maintenu au pouvoir.

Après tout, les honorables députés de la gauche, selon moi, devraient plutôt se montrer reconnaissants parce que les commissaires ont établi que si l'on avait exercé la surveillance nécessaire, et si la commission du Transcontinental qui a eu la direction de l'entreprise avait été à la hauteur de leur tâche, le très honorable député et son ministre des Finances n'auraient fait un écart que de 200 p. 100 au lieu de 300 p. 100 sur le coût estimatif de l'entreprise.

La commission a prouvé qu'on aurait pu construire ce réseau au prix de $120,000,000, au lieu de $160,000,000; mais naturellement c'est ici que la commission décoche le trait, en disant que ces $40,000,000 ont été dépensés en pure perte et que cette dépense représente le gaspillage et les folles prodigalités de l'ancienne commission, et ces prodigalités, ces dépenses insensées semblent s'être effectuées, de l'agrément même de cette commission. La situation me remet en mémoire un incident qui eut pour théâtre un prétoire de la Nouvelle-Ecosse. Un procureur avait formulé sa défense dans une poursuite dirigée contre lui relativement à un billet à ordre. Il déclara qu'il avait signé cette obligation, à titre de billet de complaisance, au bénéfice d'un tiers et à la suite d'une convention par laquelle le plaignant avait consenti à lui confier toutes ses affaires litigieuses, en considération du fait que l'avocat en question avait fourni caution pour son billet à ordre. Le juge d'instruction décida qu'en réalité pareille convention n'était jamais intervenue. L'affaire fut portée en rapport devant M. le juge Thomson qui, en rendant jugement, fit ressortir l'ignoble nature de la défense et prononça en substance ces paroles: "Le savant juge, en tentant un effort pour épargner au défendeur l'ignominie de sa défense, a cru nécessaire de ne pas ajouter foi au témoignage qu'il a rendu sous la foi du serment." C'est ainsi que cette commission, en s'efforçant de prouver que la construction de ce réseau devait fatalement coûter le double des prévisions faites par les ministres libéraux, a jugé nécessaire de prouver que le gouvernement libéral s'était rendu coupable de gaspillages, de folles prodigalités et de négligence, pour le moins dire.

Quelle était la situation en 1903, quand le premier ministre du jour a entrepris la construction du Transcontinental? Il existait déjà plusieurs réseaux: le Pacifique-Canadien, ligne transcontinentale bien établie; le Nord-Canadien, dans l'Ouest, reconnu comme important réseau sans raccordements avec l'Est; le Grand-Tronc, vaste réseau de chemins de fer de l'Est sans raccordements avec l'Ouest; enfin l'Intercolonial, reliant Québec et dans une certaine mesure l'Ontario aux Provinces maritimes. Le Pacifique-Canadien avait éprouvé bien des vicissitudes, mais enfin était assis sur de solides bases. Le chef de l'opposition s'est lui-même complimenté d'avoir entrepris la tâche de construire un nouveau réseau transcontinental. Je renchérirai et dirai qu'en 1903, ou en 1904 ou à peu près, il entreprit la tâche de construire deux réseaux transcontinentaux. Si je l'affirme, c'est qu'en 1903, en 1904, en 1905, en 1906, en 1908, en 1909, en 1910 et enfin en 1911, la dernière année, mais non la moins importante, le Nord-Canadien, grâce aux lois adoptées par les honorables députés qui siègeaient alors à la droite, avait acquis le statut d'un réseau transcontinental, et ce rang lui fut définitivement reconnu législativement ici en 1911. Le Nord-Canadien s'était établi dans l'Ouest canadien, et il avait 4,000 à 5,000 milles de ligne. Le Grand-Tronc, dans l'est du Canada, avait nombre de lignes de chemins de fer et un énorme parcours, mais sans raccordement avec l'Ouest. Le problème d'un autre réseau transcontinental se posait donc, et pour le raccordement du Nord-Canadien avec l'Est et pour celui du Grand-Tronc avec l'Ouest du Canada. Le premier ministre du jour se lança dans cette entre-

prise et à diverses reprises je fis observer à cette chambre que, quelle que fut l'attitude prise touchant le développement de nouveaux réseaux transcontinentaux au Canada, il faudrait éliminer les 600 ou 800 milles au nord du lac Supérieur, en ce qui concerne le coût du voiturage, afin que l'Ouest fût rapproché de l'Est, pour les transports; et ainsi les péages qu'il faudrait autrement acquitter sur ces 600 ou 800 milles de territoire inhabité, ne procurant aucun trafic local pour le présent du moins, seraient absolument abolis. Le chef de l'opposition a fait allusion à ces six ou huit cents milles ce soir même.

Bien qu'il fût absolument nécessaire de construire un réseau de chemins de fer dans cette contrée, tout gouvernement aurait dû bien réfléchir avant de se lancer en pareille entreprise, la construction de trois réseaux à travers 800 milles de pareil territoire. Quand le chef de l'opposition affirme qu'il voulait relier le Canada au moyen de trois transcontinentaux, le meilleur moyen à adopter pour atteindre ce but eût été d'acquérir un réseau transcontinental traversant ces 800 milles de territoire, réseau qui serait devenu ligne à double voie, au fur et à mesure du développement du trafic, et de faire exploiter ce réseau gratuitement pour les producteurs de l'Est et de l'Ouest. Par ce moyen, le chef de l'opposition aurait contribué bien plus puissamment que par le plan qu'il a adopté, au progès des ports de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax, et à rapprocher l'Est et l'Ouest du Canada.

Voyons maintenant s'il était nécessaire de faire enquête sur les agissements de la commission du chemins de fer Transcontinental. En 1903, le chef de l'opposition et ses partisans affirmaient que le Canada serait doté d'un réseau transcontinental qui ne coûterait que $13,000,000.

Mon très honorable ami ne voulait nullement dire que le réseau coûterait $13,000,000, mais que les déboursés que ferait le Canada, pour le paiement de l'intérêt, pendant la période de sept ans au cours de laquelle la compagnie ne paierait pas de loyer, après l'achèvement du chemin, ne dépasseraient pas $13,000,000. J'ai sous les yeux un document de polémique électorale, lancé dans le public durant l'élection de 1904, et où on affirme carrément que grâce au gouvernement Laurier, le Canada allait être doté d'une ligne transcontinentale qui ne coûterait que $13,000,000. Si à cette époque mon très honorable ami eût dit $300,000,000, au lieu de $13,000,000, ses partisans ne l'auraient pas si vivement acclamé. Quelle est leur estimation? L'ancien ministre des Finances portait à $61,415,000 le coût d'un chemin avec pentes de 0.4 p. 100 et courbes de 6 degrés. Ce chemin a coûté $100,000,000 de plus. Pourquoi? J'aurais cru que le député de Renfrew-sud et surtout le chef de l'opposition lui-même, qui se glorifie de la parternité de ce projet, nous auraient expliqué, ce soir, pourquoi ce réseau, indépendamment de l'intérêt, a coûté $100,000,000 de plus que les prévisions. Qu'on le remarque bien, personne ni ici ni dans le public ne révoqua la chose en doute, à cette époque. Citons ce document de polémique électorale:

> Le trait saillant de ce marché est l'arrangement financier. C'est un fait réel, incontestable que $13,000,000 représentent toute la dépense qu'effectuera le pays pour ce chemin de fer.

Fait incontestable, en vérité! La dépense globale effectuée pour ce réseau est de $300,000,000. Abstraction faite de l'intérêt ou du loyer, la dépense effectuée dépasse de $100,000,000 leur estimation. Mon très honorable ami a péroré deux heures durant sans nous donner un seul éclaircissement sur cette augmentation de frais. Aujourd'hui que le Gouvernement porte, dans une certaine mesure, la responsabilité des fardeaux que lui ont légués ses prédécesseurs, il convient que le peuple canadien sache le chiffre précis de la dépense effectuée pour ce réseau jusqu'ici et celui des frais qu'il nécessitera à l'avenir. Mon très honorable ami se fait gloire de ce marché, comme d'un monument qui témoigne de sa prudence et de sa prévoyance. Au dire des ingénieurs qu'il a nommés, le chemin de fer, de Moncton à Winnipeg, coûtera $161,307,800. La construction occupera une période de onze ans et pour les besoins de l'estimation de l'intérêt si l'on prend une moyenne de quatre ans et demi à 3½ p. 100, cette moyenne donne $27,220,670, soit un total de $188,523,470. C'est du personnel régulier du ministère des Finances que j'ai obtenu mon estimation du taux de l'intérêt. Toutes les données qui ne figurent pas au dossier, je les ai obtenues du personnel administratif de l'Etat, personnel qui était déjà au service du gouvernement, sous le régime libéral. Ajoutons à ces $188,526,470, les sept années d'intérêt au cours desquelles il ne doit pas être payé d'intérêt, soit $47,488,729, et nous obtenons $238,617,199, représentant le coût global, alors que le transfert du réseau aura eu lieu et que l'intérêt commencera à être exigible. Par suite du marché fait par mon très honorable ami, le pays doit payer sans exercer

de recours contre la compagnie, sur les obligations garanties pour la section des montagnes ($56,342,000), trois pour cent d'intérêt pendant sept ans, soit $11,831,820.

En outre, le pays doit payer les frais afférents à l'exécution de la garantie des obligations, conformément à la convention supplémentaire de 1904, clause 8, frais qui se monteront probablement à environ $12,000,000 mais que je place au chiffre estimatif moins élevé, à $10,000,000. Voilà un total de $259,929,019, dans lequel ne figurent ni le pont de Québec, dont le coût a été porté à $17,000,000, ni l'intérêt pour trois ans sur $188,528,470 à 3¾ pour 100. Au cas où les recettes nettes de la division de l'Est seraient insuffisantes pour le paiement de ce loyer, ce qui s'élèverait à $21,209,343, ces deux montants formant un total de $38,209,343. Voilà donc un grand total de $298,138,462, représentant ce que coûte réellement au pays un réseau dont la construction ne devait coûter que $13,000,000. Si l'intérêt des sept années pour la période durant laquelle la compagnie ne paie pas de loyer était capitalisé à la fin de cette période, ce dernier item d'intérêt s'élèverait à $26,766,937, ce qui porterait le grand total à $303,705,976, et ce serait là un mode assez légitime de calcul.

Je n'ai pas tenu compte du fait qu'à l'avenir, il y aura une perte de 1 pour 100 sur le loyer, puisque, tout en recevant 3 pour 100, nous devons payer 4 pour 100 et que comme l'a observé le député de Greynord (M. Middlebro) cette somme capitalisée s'éleverait à $45,000,000.

Je n'ai tenu compte ni des prêts, $25,000,000, ni de la garantie de la section de l'Ouest, $70,000,000. En pareilles circonstances, le chef de l'opposition en conviendra, l'estimation qu'il a présentée en 1903 était bien propre à induire en erreur le corps électoral de ce pays, et son succès aux élections générales de 1904 est dû à des exposés auxquels les faits ont donné le plus catégorique et le plus éclatant des démentis.

Alors, est-il quelqu'un ici ou dans tout le Canada qui me dira que ce n'était pas le devoir absolu du Gouvernement, en arrivant au pouvoir, de faire l'enquête complète et impartiale qu'il a ordonnée, afin de savoir pourquoi le coût de cette ligne dépassait tellement le prix fixé pour sa construction par mon très honorable ami en 1903. Et que l'on ait bien présent à l'esprit qu'au moment où nous disions, en 1903, qu'aucune étude de la région n'avait été faite, que le pays n'avait pas été exploré et que mon très honorable ami faisait un saut dans l'inconnu, sa seule réponse était de nous montrer un certain nombre de documents étalés sur le bureau et de nous informer que nous avions des montagnes de renseignements. Ces montagnes de renseignements n'étaient évidemment pas très dignes de confiance,

Je mets la situation devant le pays ce soir comme ne relevant pas de la responsabilité de l'administration actuelle. Nous avons protesté contre elle par nos discours et par nos votes; nous avons déclaré qu'avant d'entreprendre l'exécution de ce projet, il devait y avoir une enquête raisonnable et pratique et que l'éloquence transcendante et les périodes les plus brillantes de mon très honorable ami dans son discours de 1903 étaient insuffisantes pour tenir lieu d'une étude raisonnable et pratique que tout homme de bon sens aurait exigée pour ses propres affaires.

Mon honorable ami le député de Pictou (M. Macdonald) a parlé de la question de responsabilité. Il a dit que l'administration actuelle était absolument responsable de tout, sauf $98,000,000. Je lui ai entendu dire que $105,000,000 avaient été payés avant notre arrivée au pouvoir et qu'en plus une grande quantité de travaux avaient été faits et n'étaient pas payés. Mais l'honorable député de Pictou, ou quelqu'autre de ses collègues, suppose-t-il que le simple changement d'administration permet au Gouvernement du pays de détruire ou d'annuler les contrats qui ont été solennellement conclus par ses prédécesseurs? Examinons un instant cette idée.

Supposez que les directeurs d'une banque aient décidé de construire un édifice très coûteux pour la banque et aient donné cette construction à l'entreprise et qu'à la prochaine assemblée des actionnaires les directeurs soient renversés comme l'ont été nos adversaires en 1911; supposez alors que les nouveaux directeurs disent aux entrepreneurs de la construction: Nous ne vous paierons pas, nous n'étions pas les directeurs à cette époque. Quiconque, avocat ou profane, peut-il avoir une si faible compréhension de l'obligation légale d'un contrat pour soutenir un semblable argument? Pourtant c'est là précisément ce qu'a prétendu mon honorable ami de Pictou. L'absurdité ne peut pas être poussée plus loin. Quand nos honorables adversaires ont signé des contrats en 1905 et 1906 et ont engagé le pays, ce serait une répudiation absolue si nous essayions de nous en débarrasser et même si nous faisions cette tentative, les tribunaux du pays ne nous le permettraient pas, com-

me le savent très bien l'honorable député de Pictou et ses amis.

L'honorable député de Pictou et d'autres honorables députés ont parlé des membres de l'ancienne commission. Je voulais en dire un mot ou deux, mais il se fait tard et je m'en abstiendrai. Voici ce que j'ai à dire: Si pour commencer la construction d'un chemin de fer sir Thomas Shaughnessy et M. Chamberlin employaient un marchand de nouveautés, un pharmacien ou un barbier pour diriger les travaux, ils suivraient presque la même ligne de conduite qui a été adoptée par l'administration précédente, car le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est trouvé dans la même position à l'égard du Transcontinental national que sir Thomas Shaughnessy se trouverait à l'égard de toute ligne nouvelle du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ces honorables députés ont attaqué M. Leonard parce que, naturellement, il n'avait pas d'expérience. J'ai sous les yeux une lettre disant que M. Leonard, avant d'entreprendre cette œuvre, a été occupé continuellement pendant vingt-cinq ans dans la construction et l'exploitation des chemins de fer et je doute que vous puissiez trouver au Canada un homme qui ait acquis dans ces travaux une plus longue expérience que celui que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) a choisi président de la commission du Transcontinental national.

J'avais l'intention de faire un examen plus détaillé de ce rapport si le temps me l'avait permis, mais mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro) et mon honorable ami le solliciteur général (M. Meighen) et d'autres membres de la droite en ont parlé complètement. J'ai lu ce rapport avec soin et j'ai écouté patiemment les critiques qu'on en a faites. Il se peut que par-ci par-là vous puissiez mettre le doigt sur quelque erreur insignifiante ou sur une inadvertance et il serait vraiment étrange qu'il n'en soit pas ainsi, car ces commissaires appartiennent comme nous à l'humaine nature. Mais, après tout ce qui a été dit contre ce rapport par nos honorables adversaires que j'ai écoutés avec le plus grand soin, j'affirme en toute confiance et je suis prêt à appuyer cette affirmation par des arguments partout où ce sera nécessaire, que du commencement à la fin ce rapport est exact en substance sur tous les détails importants. Je ne parle pas maintenant des questions de droit ou de politique dans lesquelles sont entrés jusqu'à un certain point les commissaires, mais de la conclusion tirée des faits.

En ce qui touche le point de droit soulevé pour les ateliers de Transcona, les commissaires ont donné franchement l'opinion du sous-ministre de la Justice avec laquelle M. Lynch-Staunton a déclaré qu'il était en désaccord. Mon très honorable ami et l'honorable député de Renfrew-sud semblent penser que si M. Geroge Lynch-Staunton avait une opinion consciencieuse à ce sujet, il aurait dû la supprimer, mais je prétends que c'était son devoir de la faire connaître. A propos de la ligne de Québec à Moncton, M. Lynch-Staunton a différé des vues que j'avais exprimées publiquement ici et dans mon programme, mais je ne tiens pas pour cela M. Lynch-Staunton responsable parce qu'il a cru devoir exprimer son opinion à ce sujet. Je signale précisément ce fait pour montrer que ces commissaires n'étaient pas contrôlés ou influencés par le Gouvernement et qu'ils étaient libres d'exprimer ce qu'ils pensaient ou croyaient. Mon très honorable ami et l'honorable député de Renfrew-sud nous ont reproché d'avoir publié et répandu ce rapport. Que devions-nous en faire quand nous l'avons reçu? Devions-nous le cacher? Cela aurait pu être très consolant pour eux, mais était-ce oui ou non notre devoir de le déposer sur le bureau de la Chambre? Qu'y a-t-il derrière ce reproche qui nous est adressé pour avoir publié et répandu ce rapport? Nos honorables adversaires sont très inquiétés par ce rapport parce qu'il donne un juste aperçu de leurs méthodes d'administrer les affaires publiques et on doit les excuser d'être un peu impatients et fâchés. Mais je tiens à dire que, s'il y avait eu dans ce rapport, du commencement à la fin, une déclaration erronée aussi évidente que celle que j'ai entendu faire ce soir par mon très honorable ami, j'aurais fait corriger ce rapport ou je l'aurais supprimé.

Il a déclaré que 250,000 exemplaires du rapport avaient été imprimés par le Gouvernement et répandus dans tout le pays. La vérité est que 10,000 exemplaires en anglais et 4,000 en français ont été imprimés et mon très honorable ami s'est trompé seulement de 2,000 p. 100 dans son affirmation.

On a parlé du paiement fait à McArthur. Bien que j'aie eu l'intention d'entrer dans quelques détails sur d'autres sujets, je ne retiendrai pas plus longtemps la Chambre que pour lui parler de ce paiement. On a

dit que les commissaires devraient être condamnés parce que le Gouvernement avait consenti à un certain règlement avec M. McArthur qui avait l'entreprise n° 21. Je suis très heureux que d'abord l'honorable député de Welland (M. German), deuxièmement l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et enfin le très honorable leader de l'opposition aient fait quelque allusion à cette affaire parce que cela me permet de donner au pays et à la Chambre une certaine leçon de choses sur les véritables méthodes employées par l'administration précédente.

Après certaines difficultés qui se sont produites au sujet de la classification excessive et des excédents de déblai, un arbitrage eut lieu entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement. Si je m'en souviens bien, l'arbitrage s'est fait avec MM. Kelliher, Collingwood Schreiber et Gordon Grant. Comme résultat de cet arbitrage, des réductions ont été faites dans les évaluations de l'entrepreneur de février 1911, au montant de $512,821.16. Il résulte des chiffres donnés par mon très honorable ami que la déduction relative aux travaux exécutés jusqu'au moment de l'arbitrage n'était que de $429,000 et je suppose que le montant total de $512,821.16 était attribuable à d'autres évaluations faites après coup et à propos desquelles une réduction analogue a été consentie. Le 23 janvier 1913, M. Gordon Grant présenta aux commissaires les évaluations finales de M. J. D. McArthur pour cette partie de l'entreprise qui s'étend du mille 2.8 au mille 242. A la même date la commission passa une résolution que j'ai sous les yeux et qu'il vaut mieux, je crois, comme elle est importante, insérer aux Débats:

Extrait des minutes de la commission, 23 janvier 1913.

Lecture est faite d'une lettre de l'ingénieur en chef, en date du 23 courant, soumettant à l'approbation une évaluation finale en faveur de J. D. McArthur pour travaux exécutés entre l'extrémité est de la cour de Transcona et l'extrémité est de son entreprise connue sous le n° 21, s'étendant du mille 2.8 du mille 242, lot "F", en vertu du contrat passé entre la commission et J. D. McArthur, en date du 15 mai 1906, et ladite évaluation finale est approuvée par le commissaire à la condition que l'entrepreneur McArthur l'acceptera en règlement définitif de toutes les réclamations pour travaux exécutés sur cette partie de la ligne comprise dans ladite évaluation;

Le secrétaire a reçu instruction d'écrire à M. McArthur et de lui transmettre une copie de la susdite évaluation finale, pour son information; et s'il s'y trouve des item qu'il n'admet pas, il devra les signaler à l'attention de l'ingénieur en chef qui les étudiera de nouveau; si on arrivait à un règlement satisfaisant, conforme à l'évaluation finale susdite, comprenant les questions importantes comme la classification, l'excédent de déblais, les excavations sous l'eau, etc., les factures non acquittées, pour les travaux faits sur cette partie de l'entreprise, entre l'extrémité est de la cour Transcona et la rivière Rouge, pourraient être payées, moins la retenue ordinaire de 10 p. 100.

Il y a ensuite un lettre de M. McArthur, datée du 28 janvier 1913, exposant les raisons pour lesquelles il ne peut pas accepter l'évaluation finale. En justice pour la commission actuelle, pour M. McArthur et pour le Gouvernement, je crois devoir faire connaître ces raisons à la Chambre, pour qu'elle sache exactement ce qui a été fait relativement au règlement de cette réclamation:

Ottawa, 28 janvier 1913.

M. P. E. Ryan,
Secrétaire de la commission du chemin de fer Transcontinental, Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 24 courant, accompagnée d'une évaluation qui est censée être finale, pour cette partie de mon entreprise avec votre commission, depuis le mille 2.8 jusqu'au mille 242, étant une partie de l'entreprise n° 21.

Je ne puis pas accepter cette évaluation finale pour les raisons suivantes: elle n'est pas conforme aux certificats provisoires accordés par les ingénieurs, pendant que les travaux étaient en cours d'exécution, certificats qu'ils ont accordés de bonne foi, à la connaissance et avec le consentement des ex-commissaires et de l'ingénieur en chef, et sur lesquels ils savaient parfaitement que je me basais pour payer mes sous-entrepreneurs et sur lesquels ceux-ci se basaient, en toute bonne foi, pour payer leurs ouvriers.

Je comprends que des déductions considérables ont été faites dans cette évaluation finale par suite d'une décision rendue par les arbitres nommés par l'ex-commission et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour régler certaines difficultés survenues entre eux, difficultés qui ne me concernaient aucunement et c'est pour cette raison que je n'étais pas partie à l'arbitrage et que je n'y étais pas représenté.

Etant donné les circonstances, je refuse d'accepter sur le prix de mes travaux aucune des déductions faites par ces arbitres. Mon marché a été fait avec les commissaires et je proteste énergiquement contre toute déduction faite par un arbitrage auquel je n'étais pas partie et dans lequel je n'étais pas représenté.

Peu de temps après le commencement des travaux, la question des excédents de déblais dans la taille de la roche, s'est présentée et l'ingénieur en chef, agissant d'après les instructions des commissaires, convoqua une réunion pour étudier et décider la question. La réunion s'est tenue à Kenora, sous la présidence du représentant des commissaires, M. C. A. Young. L'ingénieur en chef, l'ingénieur du district et les ingénieurs divisionnaires, assistaient à cette réunion. A la suite de ces délibérations, les ingénieurs de la commission accordèrent tout le remblai dans les comptes provisoires, jusqu'au parachèvement du terrassement, à la connaissance et avec le consentement des commissaires et de leur ingénieur en chef, M. Lumsden.

La quantité de déblais que j'ai enlevée était plus de double de celle indiquée dans l'évaluation approximative d'après laquelle l'entreprise a été concédée. Le peu de temps qui m'était accordé pour ce travail, l'extrême difficulté que

nous avons eue à nous procurer la main-d'œuvre et le fait que le Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer Canadien-Pacifique faisaient aussi du terrassement dans cette région, m'ont mis dans la nécessité de recourir à tous les moyens possibles pour surmonter ces obstacles. Il était absolument nécessaire de faire un fort usage d'explosifs pour faire progresser les travaux d'une manière satisfaisante, vu que le Grand-Tronc-Pacifique représentait aux commissaires qu'il souffrirait des dommages considérables, si les travaux n'étaient pas terminés dans les délais fixés.

Je puis ajouter que pendant l'été de 1910, j'ai permis au Grand-Tronc-Pacifique, à la demande de la commission, d'exploiter la partie du chemin que j'avais entrepris de construire, lui livrant possession des rails, des rotondes des locomotives, etc., qui n'étaient pas complètement terminées et l'ancienne commission m'a tenu responsable du tout; j'ai même été tenu responsable envers le Grand-Tronc-Pacifique des déraillements et des accidents survenus pendant qu'il transportait du blé sur cette partie de mes travaux et la perte pécuniaire que j'ai subie par le fait que j'étais obligé de faire circuler mes trains de balast, concurremment avec leur trafic, ne peut pas être évaluée. Il est facile de se rendre compte que j'ai éprouvé des pertes considérables en me rendant à la demande de la commission et en lui accordant mon concours, pour lui permettre de remplir ses obligations envers le pays. Pour tout cela, je ne demande aucune compensation.

Je ne crains pas de dire qu'aucune entreprise de cette envergure n'a été menée à bonne fin en aussi peu de temps, au Canada ni même en Amérique, si l'on tient compte de la région où se faisaient ces travaux et nous en avons la preuve, aujourd'hui, dans les retards que le Grand-Tronc-Pacifique apporte à la construction de sa ligne dans la division des montagnes.

En terminant, je maintiens que les travaux compris dans mon entreprise peuvent supporter la comparaison avec tous les travaux de même nature sur ce continent. Je maintiens qu'en conformité des dispositions du marché, et de l'avis des ingénieurs, les certificats provisoires accordés dans le temps sont exacts; je dirai même qu'il ont été faits à la connaissance de la commission et d'après les instructions de leurs ingénieurs et c'est sur la foi de ces certificats qu'un règlement a été effectué.

Votre tout dévoué,
(Signé): J. D. McArthur.

Il y a aussi une lettre dans laquelle M. McArthur indique quelles sont les conditions qu'il est prêt à accepter. Je vais expliquer comment la chose est arrivée. A la suite de pourparlers entre M. Grant et M. McArthur, ce dernier adressa la lettre suivante à M. Leonard, le 31 janvier 1913:

Ottawa, 31 janvier 1913.

M. R. W. Leonard,
Président de commission du chemin de fer Transcontinental, Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Je consens par la présente, à accepter en règlement de toute réclamation que j'ai contre votre commission, pour les travaux faits par moi sur cette partie de mon entreprise entre le mille 2.8 et le mille 242, désignée sous le nom d'entreprise n° 21:

L'estimation finale telle que préparée par l'ingénieur de district A. G. Macfarlane, dont j'ai actuellement une copie en ma possession, pour

vu que toute somme qui a été déduite de cette évaluation à la suite de l'arbitrage de MM. Schreiber, Kelliher et Grant, y soit ajoutée, moins la somme de $150,000 (cent cinquante mille dollars), laquelle somme je consens à déduire de l'estimation, pour cause de classification abusive dans les excavations et d'excédents de déblais provenant de l'emploi de trop fortes charges de matières explosives.

Si un décret ministériel accorde trois fois le prix mentionné à l'item 4 pour la roche compacte, dans les fondations, je consens à accepter, en règlement de cet item, les rapports que fera l'ingénieur de district.

Il est de plus convenu que lors de la vérification de cette évaluation finale, si l'on découvre des erreurs d'écriture dans les rapports faits, les additions ou déductions nécessaires seront faites dans les comptes provisoires des travaux qui restent encore à faire sur la partie non terminée de mon entreprise, à l'ouest de Transcona.

Votre tout dévoué,
(Signé): J. D. McArthur.

Nous avons ensuite cette lettre de M. Grant, un ingénieur nommé par mes honorables amis de la gauche:

Ingénieur inspecteur, F-21.
Ottawa, 3 février 1913.

Les commissaires du chemin
de fer Transcontinental, Ottawa, Ont.

Messieurs,—L'évaluation finale de l'entrepreneur J. D. McArthur.

Conformément à la résolution de la commission, en date du 23 janvier, et de la lettre de l'entrepreneur contestant l'évaluation finale et adressée au secrétaire, le 28 janvier, je puis dire qu'après plusieurs jours de négociations, je suis arrivé à un règlement avec l'entrepreneur concernant toutes les réclamations qu'il a contre la commission pour cette partie de son entreprise, entre le mille 2.8 et le mille 242 (entreprise 21).

Les conditions du règlement sont énoncées dans sa lettre adressée au président et datée du 31 janvier, dont une copie est annexée à la présente. Ces conditions, à mon avis, sont justes et raisonnables tant pour la commission que pour l'entrepreneur.

Je conseille à la commission de les accepter et d'autoriser le paiement de tous les comptes provisoires actuellement dus à MM. McArthur, moins la retenue ordinaire de 10 p. 100.

Votre obéissant serviteur,
(Signé): Gordon Grant,
Ingénieur en chef.

Voici encore une autre lettre de l'ingénieur du district:

Saint-Boniface, Man., 10 février 1913.

M. Gordon Grant,
Ingénieur en chef,
Ottawa.

Cher monsieur,—Je vous accuse réception d'une copie de la lettre adressée par M. McArthur au président M. R. W. Leonard, en date du 31 janvier dernier, dans laquelle il consent à accepter l'évaluation finale que j'ai préparée pour la partie de son entreprise, entre le mille 2.8 et le mille 242, avec une réduction de $150,000 sur la somme antérieurement accordée par les ingénieurs divisionnaires, cette somme étant inférieure à celle que vous avez déduite vous-même, conjointement avec MM. Schreiber et Kehiller, agissant comme arbitres sur des questions controversées entre les ingénieurs de

la commission et les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique. Dans la lettre de protestation que M. McArthur adresse au secrétaire de la commission, à la date du 28 janvier, je remarque le passage suivant:

> Je ne puis pas accepter cette évaluation finale pour les raisons suivantes: elle n'est pas conforme aux certificats provisoires accordés par les ingénieurs, pendant que les travaux étaient en cours d'exécution, certificats qu'ils ont accordés de bonne foi, à la connaissance et avec le consentement des ex-commissaires et de l'ingénieur en chef, et sur lesquels ils savaient parfaitement que je me basais pour payer mes sous-entrepreneurs et sur lesquels ceux-ci se basaient en toute bonne foi pour payer leurs ouvriers.

Au meilleur de ma connaissance, cette prétention et les autres contenues dans la lettre de M. McArthur, sont bien fondées et pour cette raison je suis d'avis qu'il serait suffisant de déduire la somme ci-dessus mentionnée pour compenser les erreurs que les ingénieurs divisionnaires ont pu faire dans la classification et pour tout excédent de déblai provenant d'un trop libre emploi d'explosifs.

Ceci équivaut à dire que le règlement que vous avez fait avec l'entrepreneur est juste et raisonnable, tant pour les commissaires que pour l'entrepreneur.

Les ingénieurs divisionnaires sous mes ordres, sont aussi de cet avis.

En un mot, nous nous réjouissons tous de voir que cette longue dispute qui nous a causé à tous tant d'ennui et de travail, est définitivement réglée à l'amiable.

Votre tout dévoué,

(Signé): A. G. Macfarlane,
Ingénieur de district.

(Signé): Geo. F. Richan,
Ingénieur divisionnaire,
Divisions 5 et 6.

(Signé): M. C. Macfarlane,
Ingénieur divisionnaire,
Divisions 7 et 8.

(Signé): M. B. MacTaggart,
Ingénieur divisionnaire,
Division 9.

Nous, Gordon Grant et B. B. Kelliher, en vue de mettre fin à toute dispute et différend entre les commissaires du chemin de fer Transcontinental et J. D. McArthur, au sujet du marché conclu entre ce dernier et les commissaires, au sujet des travaux du lot "F", fixons par la présente la somme de $150,000 comme le chiffre total des déductions qui doivent être faites dans le prix des dits travaux, en lieu et place des déductions mentionnées dans les annexes de la déclaration ci-jointe, signée par nous et datée du 19 janvier 1911, se rapportant aux travaux faits en vertu du dit marché.

21 avril 1913.

(Signé): Gordon Grant,
Ingénieur en chef,
Chemin de fer Transcontinental.

(Signé): B. B. Kelliher,
Ingénieur en chef,
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

C'est sur cette base que le règlement a été effectué. M. Gordon Grant, qui est très au courant de la question, m'a informé que M. Lumsden, dans la circulaire qu'il a envoyée avec l'assentiment et l'approbation des ex-commissaires, disait:

Les ingénieurs chefs de sections et les ingénieurs dirigeants qui sont sur les lieux doivent être les meilleurs juges de ce qui doit être ou ne pas être classé comme excédent de déblais et dont l'entrepreneur réclame le paiement.

Et l'on doit se rappeler qu'au cours des années 1907-8-9, alors que le travail se poursuivait, et alors que l'on enlevait ces roches, on recevait régulièrement des protestations quant aux excédents de déblai et quant à la classification outrée. La commission n'a pris aucune attitude à cet égard et l'on a laissé entendre aux ingénieurs que leurs rapports, préparés conformément à la lettre circulaire, étaient trouvés suffisants par la commission qui devait agir d'après les données qu'ils contenaient. M. Grant estime donc—ce que ferait tout homme sensé—que l'entrepreneur et les sous-traitants ont eu raison d'entretenir le même avis et qu'ils ont payé leurs sous-traitants d'après cette donnée régulièrement, au fur et à mesure que les états mensuels arrivaient. Voilà pourquoi M. Grant a considéré, ce que ferait tout avocat qui fait partie de cette Chambre, que la commission n'aurait aucune chance de réussir dans une poursuite judiciaire contre M. McArthur. Pour quelle raison? Pour la raison que la commission, à ce temps-là, ne remplissait pas ses fonctions de la façon qu'elle le fait, aujourd'hui. Voilà pourquoi je tiens à faire observer aux membres de la Chambre et au pays qu'il est parfaitement vrai qu'on a fait des travaux pour une valeur de $512,000 que, si l'on eût suivi les principes observés en affaires, le pays n'aurait pas été tenu de payer. Cependant, il ne faut pas oublier que le résultat du consentement et de l'attitude générale de la commission nommée par l'ancien gouvernement fut d'obliger le pays à accepter ce montant, à l'exception de $150,000 que M. Grant réussit à faire soustraire du montant de la convention. Mais le résultat brut, c'est que la différence entre ces montants, $362,000, a été absolument perdue pour le pays—et ce n'est là qu'un cas sur cent—à cause de l'imprévoyance de l'ancien gouvernement et des commissaires nommés par lui.

Il y a plus. Lorsqu'il nous faudra régler nos comptes avec le Grand-Tronc-Pacifique, il est certain que, quand nous nous trouverons en face de cette difficulté: le Grand-Tronc-Pacifique prétendra que pour plusieurs autres centaines de milliers et de millions de dollars, il n'est pas tenu de payer l'intérêt sur cette dépense, parce qu'on a encouru celle-ci inutilement et sans motif valable. Si mes honorables

amis de la gauche peuvent trouver un soulagement quelconque dans le résultat occasionné par leur faute et par celle de la commission nommée par eux, j'ose dire que cela ne prouve pas beaucoup en faveur de leur intelligence.

Voilà, monsieur l'Orateur, un exposé complet de la réclamation présentée par M. McArthur. Je dirai que la présente administration a opéré le meilleur règlement possible, dans les circonstances, et dans l'état de choses créé par les anciens ministres et leur commission. Dans tout cela ce qu'il faut déplorer, aujourd'hui, c'est que, à propos d'un grand nombre d'autres montants qu'on n'aurait pas dû acquitter, le Gouvernement se trouvera en face de la difficulté légale qui s'est imposée à son attention, quand M. McArthur a refusé de se soumettre à un arbitrage où il n'était pas partie et alors qu'il a menacé de prendre des poursuites devant les tribuneaux du pays contre le Gouvernement, afin que celui-ci tînt compte de sa réclamation. Je ne discuterai pas ce rapport, contrairement à mon intention première, mais l'heure est avancée. Qu'on me permette de dire, en terminant: le Gouvernement se trouve en face de l'obligation de voir à terminer deux chemins de fer transcontinentaux commencés, subventionnés et garantis par ses prédécesseurs. Il lui faut décider s'il doit terminer ces travaux ou les laisser inachevés. La responsabilité de l'initiative de la politique qui a pour conséquence cet état de choses retombe sur ceux qui étaient alors au timon des aaffires et qui siègent, aujourd'hui, à la gauche. Mais la responsabilité de faire face à la situation que l'ancien gouvernement a créée, retombe, aujourd'hui, sur la présente administration. Nous ne redoutons pas cette responsabilité et nous l'assumerons de notre mieux. A cet égard, surtout en tant que cette responsabilité implique des obligations affectant l'intérêt public, nous devons nous souvenir que "le roi ne meurt jamais" et que le gouvernement du roi ne cesse jamais, qu'importe qu'un parti soit battu et qu'un autre le remplace à la tête des affaires. Nous donnerons à la situation, que nous n'avons pas créée et qui fut établie, en dépit de nos protestations et de nos votes, le meilleur de notre énergie et le meilleur de nos efforts, comprenant parfaitement la responsabilité qui nous incombe de gardiens des intérêts du peuple du Canada.

L'amendement de M. Graham, mis aux voix:

Que le rapport des commissaires nommés par le Gouvernement aux fins de faire une enquête sur la construction du chemin de fer national Transcontinental porte tellement la marque intentionnelle de parti pris, et est si propre à induire en erreur, qu'il ne peut en aucune manière inspirer de confiance; que le but manifeste desdits commissaires a été de présenter les choses sous un faux jour pour des fins de parti plutôt que de faire une enquête dans l'intérêt public, sans égard aux graves conséquences qui pourraient en résulter pour le pays ou pour cette grande entreprise nationale; et que, tant à cause de la nomination de ces commissaires que pour avoir accepté et endossé leur rapport, le Gouvernement mérite d'être sévèrement censuré par cette Chambre.

[M. Borden.]

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Lemieux,
Bickerdike,	Loggie,
Boivin,	Maclean (Halifax),
Bourassa,	MacNutt,
Boyer,	McCoig,
Buchanan,	McCraney,
Bureau,	McCrea,
Cardin,	McKenzie,
Carvell,	McLean (Sunbury),
Champagne,	McMillan,
Charlton,	Marcil (Bonaventure),
Chisholm (Antigonish),	Marcile (Bagot),
Chisholm (Inverness),	Michaud,
Cruise,	Molloy,
Delisle,	Nesbitt,
Demers,	Neely,
Devlin,	Oliver,
Douglas,	Pacaud,
Emmerson,	Papineau,
Ethier,	Power,
Fortier,	Proulx,
Gauthier (Saint-Hyacinthe),	Reid (Restigouche),
Gauvreau,	Robb,
German,	Séguin,
Hughes (King, I.P.-E.),	Sinclair,
Knowles,	Thomson (Qu'Appelle),
Kyte,	Tobin,
Lachance,	Truax,
Lafortune,	Turgeon,
Lanctôt,	Turriff,
Lapointe (Kamouraska),	Verville,
Lapointe (Montréal, St-Jacques),	Warnock et White (Victoria, Alta.)—67.
Laurier (sir Wilfrid),	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aikins,	Boyce,
Alguire,	Boys,
Ames,	Brabazon,
Armstrong (Lambton),	Bradbury,
Arthurs,	Bristol,
Ball,	Broder,
Barker,	Burnham,
Barnard,	Burrell,
Barrette,	Carrick,
Beattie,	Chabot,
Bellemare,	Clarke (Wellington),
Bennett (Simcoe),	Clements,
Best,	Cockshutt,
Blain,	Currie,
Blondin,	Davidson,
Borden,	Doherty,
Boulay,	Edwards,
Bowman,	Elliot,
	Fisher,

Foster (King, N.-E.),	Nicholson,
Fowler,	Nickle,
Fripp,	Paquet,
Garland,	Paul,
Gauthier (Gaspé),	Pelletier,
Girard,	Rainville,
Green,	Reid (Grenville),
Guilbault,	Robidoux,
Hanna,	Roche,
Hartt,	Rogers,
Hazen,	Schaffner,
Henderson,	Sévigny,
Hepburn,	Sexsmith,
Hughes (Victoria, O.),	Sharpe (Lisgar),
Kemp,	Sharpe (Ontario),
Lalor,	Shepherd,
Lavallée,	Smith,
Lewis,	Stanfield,
Macdonell,	Steele,
Maclean (York, O.),	Stewart (Hamilton),
McCurdy,	Stewart (Lunenburg),
McKay,	Sutherland,
McLean (Queen, I.P.-E.),	Taylor,
McLeod,	Thoburn,
Marshall,	Thornton,
Meighen,	Tremain,
Merner,	Walker,
Middlebro,	Wallace,
Mondou,	Webster,
Morphy,	Weichel,
Morris,	White (Leeds),
Morrison,	White (Renfrew),
Munson,	Wilcox et
Nantel,	Wright—105.

ONT PAIRE:

Ministériel.	Oppositionniste.
MM.	MM.
Crothers,	Clarke (Essex),
Foster (Toronto, N.),	Pugsley,
Glass,	Ross,
Jameson,	Richards,
Thompson,	Law,
Smyth,	Gordon,
Stevens,	Clark (Red-Deer),
Bennett (Calgary),	Martin (Regina),
Coderre,	Pardee,
Cromwell,	Brouillard,
Martin (Ste-Marie),	Lamarche,
Baker,	Kay,
Cochrane,	Graham,
Lancaster,	Guthrie,
Clare,	Cash,
Northrup,	Lovell,
Perley,	Murphy,
Wilson (Wentworth),	Wilson (Laval),
Rhodes,	Macdonald,

M. GRAHAM: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Chemins de fer. Si j'avais voté, c'aurait été en faveur de l'amendement que j'ai proposé au sujet du rapport de l'enquête sur le chemin de fer Transcontinental national.

M. PARDEE: J'ai pairé avec l'honorable secrétaire d'Etat. Eussé-je voté, c'aurait été en faveur de l'amendement.

M. ROSS: J'ai pairé avec l'honorable député de Middlesex-est (M. Glass). Eussé-je voté, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. KAY: J'ai pairé avec l'honorable député de Middlesex-est (M. Glass). Eussé-je voté, c'aurait été en faveur de l'amendement.

M. STANFIELD: J'ai pairé avec l'honorable député de Red-Deer (M. Michael Clark). Eussé-je voté, c'aurait été contre l'amendement.

M. GUTHRIE: J'ai pairé avec l'honorable député de Lincoln. Si j'avais voté, c'aurait été en faveur de l'amendement.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides sous la présidence de M. Blondin.

Ministère de la Milice et de la Défense—Dépenses casuelles, $8,500.

M. LEMIEUX: Que signifie l'item "divers, crédit supplémentaire"?

M. SAM. HUGHES: Il s'agit là du service du téléphone Bell, de dépêches, des frais de voyage de la commission de l'invasion fénienne, du blanchissage des essuie-mains, du transport du courrier, des frais de poste, des souscriptions et des menus déboursés.

Ministère de l'Intérieur—Dépenses casuelles, $35,000.

M. BUREAU: Le ministre aurait-il l'obligeance de donner des explications sur l'item relatif à l'aide aux écritures?

M. ROCHE: En été, nous sommes obligés d'employer un grand nombre de surnuméraires, et le présent crédit est destiné à en payer les appointements.

M. PARDEE: Qu'a-t-on besoin de ces surnuméraires? $35,000, c'est une grosse somme.

M. ROCHE: En été, nous avons déjà employé jusqu'à 120 surnuméraires. Bien que le ministère compte plus de 800 employés, il arrive parfois que le personnel permanent se trouve incapable de suffire à la tâche.

M. BUREAU: Emploie-t-on ces surnuméraires dans les services extérieurs?

M. ROCHE: Non, dans les différentes divisions du service intérieur du ministère.

Ministère des Douanes—Dépenses casuelles, $5,000.

M. BUREAU: Qu'entend-on par le mot "divers" qu'il y a ici?

M. REID: Cette partie du crédit est destinée aux réparations de peu d'importance et autres menus ouvrages que l'on fait exécuter aux différents bureaux de la douane.

Nous sommes de temps à autre obligés de faire de ce chef de légers déboursés, et il nous manque à peu près $1,600.

M. BUREAU: N'est-ce pas le ministère des Travaux publics qui est chargé de faire ces réparations?

M. REID: Il y a certains travaux de peu d'importance dont nous devons nous occuper nous-mêmes.

Ministère du revenu de l'Intérieur—Pour faire passer un commis de la première division, subdivision B, à la première division, subdivision A, avec le titre de secrétaire, du 1er octobre 1913, $250.

M. BUREAU: Qui est-ce qui doit être promu à la première division?

M. NANTEL: C'est M. Taylor, qui succède à M. Himsworth.

M. BUREAU: Que représentent les dépenses diverses?

M. NANTEL: L'emploi de surnuméraires durant la session, les frais de voyage, etc.

M. BUREAU: Combien y a-t-il de surnuméraires pendant la session?

M. NANTEL: Quatre.

Ministère des Postes—Dépenses casuelles; aide aux écritures et autre, $15,133.32.

M. MACDONALD: Avant de mettre son budget principal à l'étude, le ministre des Postes devrait se conformer aux ordres de la Chambre et déposer les dossiers qu'on lui a demandés. Les dossiers qui nous viennent de son ministère diffèrent sensiblement de tous les autres. Ils sont invariablement composés avec un soin extrême; quelqu'un doit être chargé d'en faire un minutieux examen et d'en extraire certaines lettres dont on a souvent besoin pour suivre le fil de la correspondance. Il arrive parfois qu'une lettre du ministre se trouve dans la liasse, mais non celle qu'il a reçue en réponse. C'est bien souvent dans les lettres qui manquent ainsi que se trouve tout le secret d'une affaire, et les lacunes de cette sorte rendent la correspondance absolument inintelligible.

M. PELLETIER: Il est toujours entendu, cela va sans dire, que la correspondance privée reste dans la liasse particulière du ministre et que la correspondance publique est mise dans la liasse accessible au public.

M. MACDONALD: Cette règle, on ne l'a pas observée au ministère du Travail; on ne l'a pas observée à mon égard, puisque l'on a, quand cela faisait l'affaire du ministre, déposé des lettres de nature confidentielle.

M. PELLETIER: Il ne m'appartient pas de relever ce que l'honorable député vient de dire du ministère du Travail. Le premier ministre m'apprend que le chef de l'opposition s'est déjà plaint de cela à lui-même. Les membres de la gauche admettront que chaque fois qu'ils se plaignent par écrit de ce qu'un dossier est incomplet, nous nous efforçons de leur fournir les renseignements demandés. Dans un ministère aussi important que celui des Postes, un document échappe aisément à l'attention; mais nous nous faisons toujours un plaisir de fournir tout renseignement que les fonctionnaires peuvent oublier d'insérer dans les dossiers.

Si mon honorable ami veut bien me dire quel est le dossier auquel il tient plus particulièrement, je me ferai un devoir de veiller à ce que la préparation s'en fasse avec toute la diligence possible. Les membres de la gauche ont le droit d'exiger que les dossiers renfermant les renseignements désirés leur soient fournis avant la mise à l'étude du budget. On n'a pas encore abordé l'étude de mon budget à cause du grand nombre de dossiers que le ministère est tenu de déposer. La composition de ces dossiers étant passablement avancée, je compte que nous pourrons avant bien longtemps aborder l'examen du budget des Postes. Si de tous les dossiers que l'on juge indispensables il en est encore qui n'aient pas été déposés, je ferai de mon mieux pour accéder au désir des membres de la gauche.

M. MACDONALD: Je reconnais parfaitement qu'il ne convient pas, en réponse à un ordre de la Chambre, de déposer les lettres confidentielles des députés. Je tiens seulement à faire observer qu'on a enfreint cette règle élémentaire, lorsque le ministre du Travail a communiqué à la Chambre des lettres privées que j'avais adressées à son prédécesseur.

Je ne me suis pas plaint dans le temps, parce que je n'avais aucune objection à la publication de ces lettres, mais beaucoup d'entre nous ont été étonnés du procédé. Quand le ministre, en réponse à un ordre de la Chambre, dépose une lettre écrite par lui ou par un fonctionnaire de son ministère, si cette lettre a trait à un autre document qui n'est pas déposé en même temps, toute l'affaire devient inintelligible. Quel que soit le fonctionnaire responsable, dans le présent cas, il devrait se conformer à l'ordre de la Chambre.

M. LEMIEUX: Puisque le ministre des Postes se montre disposé à corriger quelques-uns des rapports qui ont été déposés, je lui demanderai d'ajouter au rapport qui a été déposé l'autre jour, au sujet des boîtes devant servir aux colis postaux et au factage rural, la liste des membres de cette Chambre qui ont été consultés sur le choix à faire. On me dit que sept boîtes différentes ont été examinées dans le bureau du surintendant, M. Bolduc. Ce dernier rapporte qu'il a demandé l'avis de quatre-vingt-douze députés et que le choix de la majorité s'est fixée sur une certaine boîte. Je désirerais savoir quels sont les députés qui ont été consultés. Je me suis renseigné auprès de plusieurs membres de l'opposition, mais pas un seul n'avait été invité à donner son avis. Il me semble que M. Bolduc devrait nous fournir la liste de ceux qui ont été consultés.

M. PELLETIER: Mon honorable ami dit-il que M. Bolduc prétend avoir consulté un certain nombre de députés, mais qu'il ne donne pas les noms?

M. LEMIEUX: Oui. Il dit que plus de quatre-vingt-dix ont été consultés; je n'y vois pas de mal à cela, car il n'est que juste que les membres de cette Chambre soient invités à examiner ces boîtes. Il y a quelques années, elles ont été exposées dans la salle n° 96, où tous les députés pouvaient les examiner.

M. Bolduc dit que sur les quatre-vingt-dix ou douze qui ont été consultés, soixante-quinze se sont déclarés en faveur d'une certaine boîte.

M. STANFIELD: A propos de ces boîtes, je puis dire que je n'ai pas été invité à les examiner, mais un jour que je me trouvais dans le cabinet de M. Bolduc, il m'a demandé mon avis.

M. LEMIEUX: Je me suis peut-être mal exprimé la première fois; je voudrais savoir quels sont ceux d'entre nous qui ont été invités à donner leur avis.

M. PELLETIER: Vu que ces boîtes sont surtout destinées aux cultivateurs, j'ai dit à M. Bolduc, le chef de cette division du service, qu'il ferait bien de les montrer aux députés qui viendraient à son bureau, et de demander leur opinion. Je ne lui ai pas demandé de prendre les noms de ceux qui examinaient les boîtes; je lui ai simplement conseillé de leur demander quelle boîte ils préféraient.

M. MARCIL: L'honorable ministre se propose-t-il de consulter aussi les députés au sujet des nouveaux itinéraires ruraux que l'on va établir, ou entend-il se borner à demander notre avis sur la valeur des différentes boîtes?

M. PELLETIER: Je recevrai toujours avec plaisir les représentations de mes honorables amis sur les deux questions. Quelles sont les plaintes au sujet des itinéraires?

M. MARCIL: Ce service est fait dans l'intérêt de tout le pays, pour les libéraux comme pour les conservateurs, et je voudrais savoir pourquoi les députés ne sont pas consultés quand il s'agit d'établir de nouveaux itinéraires, puisque le ministre n'a pas d'objections à nous consulter sur le choix des boîtes. Le représentant de ma circonscription n'a pas été consulté, mais on a demandé l'avis d'un électeur qui n'a pas même été candidat. Je n'aimerais pas à donner mon opinion, au moins sur les boîtes, si je dois n'avoir rien à dire au sujet des itinéraires.

M. PELLETIER: Le choix des itinéraires est laissé à l'inspecteur ou à un de ses employés. Il est censé consulter ceux qui ont signé la requête demandant un service rural. Jusqu'à présent, on ne s'est jamais plaint à moi de ce que les représentants des comtés n'avaient pas été consultés.

M. MARCIL: Si le ministre désire que les députés ne prennent aucun intérêt à l'établissement de ces itinéraires postaux, il prend le bon moyen.

M. EDWARDS: Me permettra-t-on de dire qu'avant 1911 le gouvernement libéral ne consultait pas le député d'un comté sur les routes des postes, s'il était conservateur?

M. MARCIL: Vous avez maintenant l'occasion de faire mieux là-dessus.

M. EDWARDS: Je suis content de voir que mon honorable ami croit que la méthode peut être améliorée. Je me contente de lui donner des faits.

Administration de la Justice—Crédit supplémentaire requis, $3,000.

M. DOHERTY: On le demande à la suite des frais encourus par l'enquête des pénitenciers.

M. BUREAU: Je comprends qu'on a fait enquête sur l'incendie au pénitencier de Saint-Vincent de Paul, et une enquête au pénitencier de Kingston. De laquelle mon honorable ami parle-t-il?

M. DOHERTY: Cela se rapporte à l'enquête du pénitencier de Kingston.

M. EDWARDS: Je crois que le ministre pourrait laisser cet item de côté, s'il se rap-

porte à la commission nommée pour s'enquérir de l'état de choses dans nos divers pénitenciers. L'honorable ministre a dit qu'il laisserait de côté l'un des item en attendant que le rapport fût soumis. Je ne suis pas disposé à voter sur des crédits pour payer les dépenses de cette commission avant d'avoir vu son rapport. Je crois être raisonnable en formulant cette objection. Je doute beaucoup que la commission ait mérité un paiement quelconque. Naturellement, ce n'est pas une opinion qu'un grand nombre de députés partageront. Si ce crédit fixe la somme que ces hommes doivent recevoir pour leur travail, je ne crois pas qu'ils devraient être payés. Je voudrais savoir quelle somme ces commissaires doivent recevoir?

M. GRAHAM: Mon honorable ami désire-t-il qu'on efface ce crédit?

M. EDWARDS: Non, je ne dis pas qu'il devrait être effacé, mais je crois avoir parfaitement droit de demander que le crédit qui doit payer les dépenses de cette commission ne soit pas adopté avant que la commission ait terminé son travail et soumis son rapport.

M. EMMERSON: Vous n'admettez pas que les commissaires soient payés à moins que leur rapport vous plaise?

M. EDWARDS: L'honorable député n'a pas besoin de m'attribuer des paroles que je n'ai jamais dites. Je dirai tout ce que j'ai à dire sans son secours.

M. EMMERSON: Je fais cette demande comme question.

M. DOHERTY: On ne peut pas possiblement s'opposer à ce que toute latitude soit donnée de discuter une question qui se rattache à l'enquête sur les pénitenciers. Il y a dans le budget principal des crédits qu'il faut encore discuter et qui donneront cette occasion. On demande ces $3,000 en particulier comme supplément aux sommes votées pour dépenses diverses. La raison pourquoi le crédit de $10,000 voté pour dépenses diverses n'a pas suffi est que les dépenses de la commission devraient être défrayées, et elles n'étaient pas prévues. Les déboursés de la commission ont été provoqués, et ont été payés en grande partie l'année dernière, et nous considérons les crédits supplémentaires pour l'exercice qui vient de finir. C'est là la seule raison pourquoi l'on désire adopter ce crédit maintenant.

[M. Edwards.]

M. EDWARDS: L'adoption de ce crédit n'aurait rien à voir dans la fixation de la somme qui leur sera payée?

M. DOHERTY: La somme qui devait leur être payée a été fixée à un certain chiffre par jour, ainsi qu'un certain crédit pour frais de déplacement.

M. EDWARDS: Qeuls étaient les émoluments quotidiens des commissaires?

M. DOHERTY: $15 par jour et $5 par jour pour frais d'hôtel en plus des frais immédiats de voyages.

M. EDWARDS: Je ne crois pas que cela soit exorbitant à payer à des commissaires s'ils sont capables, mais dans ce cas particulier je ne crois pas que ces hommes vaillent 15 cents par jour.

M. LEMIEUX: Quels sont les commissaires?

M. DOHERTY: M. G. M. Macdonnell, C.R.; le docteur Etherington, de Kingston, et M. J. P. Downey, d'Orillia.

M. LEMIEUX: Et ils ne valent pas 15 cents par jour?

M. DOHERTY: Je puis dire que je suis prêt à partager cette opinion.

M. GRAHAM: M. Downey est le surintendant de l'asile d'Orillia?

M. DOHERTY: Oui.

M. GRAHAM: Combien a coûté la commission ? Il y a quelque raison dans la demande de l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), bien que je ne sois pas prêt à dire que ces commissaires ne valent pas quinze cents par jour lorsque le Gouvernement paye ces deux autres messieurs $65 par jour. Vous terminez votre arrangement avec ces commissaires, si je comprends bien?

M. DOHERTY: Le rapport des commissaires n'est pas encore remis, de sorte que leur travail n'est pas encore fini. Ceci couvre les frais encourus l'année dernière.

M. GRAHAM: Combien ont-ils reçu?

M. DOHERTY: $4,288.90.

M. EDWARDS: Quand remettra-t-on ce rapport? Y aura-t-il un item dans les crédits du ministre qui nous permette de discuter le rapport et les appointements de la commission?

M. DOHERTY: Je n'ai pas encore reçu le rapport. Dès que je l'aurai reçu, je le

déposerai après en avoir pris connaissance. Je l'attends de jour en jour. On m'avait dit que je pouvais l'attendre vers le milieu de mars, mais il ne m'est pas encore parvenu. Je comprends qu'on le fait actuellement dactylographier. Quant à un crédit, je ne doute pas que nous ayons à leur payer un reste, qui sera naturellement placé dans les crédits de l'an prochain. En tout cas, il y a des crédits au sujet des dépenses des pénitenciers, et je puis promettre à l'honorable député qu'il n'y aura aucune objection à ce qu'il discute ce sujet à fond sur un quelconque des crédits.

M. BUREAU: Dois-je entendre du ministre de la Justice que l'enquête est maintenant close, et que toutes les dépenses à ce sujet ont été faites et payées sauf les $3,000 qu'il demande maintenant?

M. DOHERTY: Le rapport des commissaires n'est pas soumis, et ils ne peuvent pas conséquemment avoir été payés pour leurs services, parce qu'ils n'ont pas fini leur tâche. Ceci est afin de donner une somme additionnelle à ce qui a été voté pour dépenses diverses de l'année qui vient de finir, soit $10,000. Nous demandons un supplément de $3,000. Les $10,000 n'ont pas suffi aux frais divers parce que nous avons eu pour la commission cette dépense imprévue qui se chiffrait à $4,228. Nous ne demandons que $3,000 de supplément pour couvrir la somme dépensée l'an dernier.

M. BUREAU : Ces messieurs ont fini d'interroger les témoins? Doivent-ils être payés $15 par jour pendant qu'ils préparent leur rapport?

M. DOHERTY : Je prévois qu'ils s'attendent à être payés pour le temps qu'ils donnent à la préparation de leur rapport. Je n'ai pas encore vu le rapport.

M. BUREAU: Je voulais savoir si ces $3,000 s'appliqueraient aux dépenses quotidiennes de ces messieurs pendant qu'ils préparent leur rapport.

M. DOHERTY : Il s'applique simplement à ce qui leur a déjà été payé dans le dernier exercice financier.

M. BUREAU : Payé?

M. DOHERTY : Oui.

M. CARVELL : En parlant des dépenses quotidiennes, le ministre a dit l'allocation par jour. Entendait-il l'allocation par jour aussi bien que le $5 par jour? Il a dit qu'on avait payé $4,228 comme dépenses. Cela comprend-il l'allocation par jour aussi bien que les dépenses?

M. DOHERTY : Cela comprend la somme payée à même le crédit pour les frais de la commission, c'est-à-dire pour leur allocation par jour.

M. CARVELL : Quelles sommes supplémentaires seront requises pour rencontrer les dépenses de cette commission? Cela semble être une forte somme pour un sujet d'apparence si peu important.

M. DOHERTY : Je ne saurais offrir aucune rectification assez précise pour en valoir la peine. Quand l'honorable député parle de ceci comme d'un sujet sans importance, il ne comprend pas que le travail de la commission n'était pas simplement de faire enquête sur la conduite des fonctionnaires d'un pénitencier, bien que cela en fût le trait marquant. Les commissaires étaient chargés de faire une étude générale et de s'enquérir des méthodes des pénitenciers en plus, et de soumettre un rapport général sur leur amélioration possible.

M. EMMERSON: Les commissaires sont-ils allés au pénitencier de Dorchester? Dans la négative, ont-ils l'intention d'y aller?

M. DOHERTY: Ils ne sont pas allés au pénitencier de Dorchester et ce n'est pas leur intention qu'ils y aillent. Ils font une enquête au sujet de la conduite des employés du pénitencier de Kingston.

M. McCREA: Combien a coûté au pays l'affaire Harry Thaw à Sherbrooke?

M. DOHERTY: Je n'ai pas le renseignement. Cela n'entre pas dans les attributions du département de la Justice.

Cour de l'échiquier du Canada—Dépenses contingentes, $8,100.

M. BOULAY: Monsieur le président, hier à une question que j'ai posée demandant quel était le montant qui avait été payé par le Gouvernement à l'honorable juge Clément, de la Colombie-Anglaise, comme dépenses de voyage, montant qui avait été déclaré, par la cour, comme ayant été retiré illégalement. On m'a répondu: la somme de $4,290. Je désire savoir si l'on a demandé au juge Clément de rembourser ce montant?

M. DOHERTY: Nous avons institué une poursuite contre le juge Clément et nous avons obtenu jugement pour ce montant.

M. BOULAY: Est-ce que le fait d'avoir obtenu jugement pour ce montant contre le juge Clément l'exempte de poursuite cri-

minelle qui pourrait être prise contre tout individu dans la même situation?

M. DOHERTY: Le fait qu'il est juge ne l'exempte nullement de sa responsabilité; mais au cours du procès devant la cour Suprême il a été démontré que c'était par une sorte d'erreur que le juge Clément avait retiré ce montant.

Police fédérale.—Gratification de retraite au constable A. Spénard, $1,764.17.

M. MURPHY: Ce crédit implique-t-il un principe nouveau?

M. DOHERTY: Non, la loi n'accorde pas de retraite à la police fédérale, mais c'est une coutume établie d'en accorder une. Il y a près de trente ans que ce constable fait parti de la police, et il n'est plus capable physiquement de remplir ses fonctions.

Pénitenciers, $120,000.

M. BUREAU: Je crois que nous avons droit à quelques explications au sujet de ces différents item.

M. DOHERTY: Ce crédit supplémentaire est plus élevé que d'habitude, parceque les dépenses du dernier exercice ont été plus considérables que les prévisions.

M. BUREAU: Dans quelle branche particulière? Je veux savoir si c'est dans les salaires, les réparations, etc.

M. DOHERTY: Dans le coût des vivres, du combustible, etc. Les crédits de l'année dernière avaient été préparés par une personne qui n'est plus inspecteur, et qui, bien qu'elle eût exercé cette fonction pendant plusiurs années, n'avait pas l'habitude de préparer les crédits, et a apparemment estimé trop bas le coût des vivres pour les prisonniers, celui du chauffage des pénitenciers, etc.

M. PARDEE: Est-ce que la dépense annuelle de chacune de ces institutions n'est pas fixée, et est-ce que le ministre peut la dépasser?

M. DOHERTY: Le nombre des prisonniers est quelque fois plus considérable dans une année que dans une autre, et quelquefois aussi nous achetons certains articles à meilleure composition dans une année que dans une autre. Il est presque impossible de déterminer à l'avance combien coûtera dans une année la nourriture des détenus dans un pénitencier.

M. PARDEE: Mais cela n'explique pas toute cette somme de $120,000.

[M. Boulay.]

M. DOHERTY: J'ai donné cela comme une des raisons. On a fait beaucoup de travaux au pénitencier de Kingston. Au pénitencier de Saint-Vincent de Paul on a payé environ $8,000 pour des pensions de retraite, et le renouvellement de l'installation électrique, en même temps que le prix plus élevé des provisions forment la balance.

M. BUREAU: Cela concorde peu avec la première explication du ministre que cette somme est supposée être pour l'augmentation dans le prix des vivres et du chauffage. Je conçois qu'il est difficile d'estimer exactement ce que coûtera la nourriture des prisonniers parce que leur nombre varie, mais je ne crois pas qu'une augmentation du nombre des détenus cause une augmentation dans le coût du chauffage.

M. DOHERTY: Je n'ai pas dit que toute cette augmentation était causée par ces deux choses. J'ai indiqué une autre raison au surintendant du pénitencier de Kingston, et un autre fait tout particulier du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. J'ai mentionné la nourriture et le combustible dont les prix varient d'une année à l'autre; il y a des hivers où l'on dépense plus de combustible que dans d'autres.

Mon honorable ami ne m'a pas compris ou je ne me suis pas assez bien expliqué. Comme je l'ai dit, au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul on a payé $8,000 en pensions de retraite, et on a renouvelé en partie l'installation électrique, tandis que l'augmentation dans le prix des provisions représente la balance. Au pénitencier de Dorchester les provisions ont coûté plus cher. Un honorable député demande des explications au sujet du pénitencier de la Saskatchewan. Lorsque l'inspecteur Hughes est arrivé à cette institution une dépense exceptionnelle a été nécessaire. Il a fallu construire un nouvel édifice contenant 106 cellules, aussi un nouveau logement pour l'assistant préfet, un grenier et un magasin en ciment et béton, des écuries et une maison de pompes, enfin un nouvel aqueduc pour remplacer celui qu'avait construit le département des Travaux publics en 1910.

M. EMMERSON: Y a-t-il quelque raison spéciale qui nous oblige à passer toute la nuit ici? L'honorable ministre a mentionné l'achat d'un terrain additionnel à Dorchester. Je demeure à cet endroit, et je n'ai pas eu connaissance d'aucun transfert de propriété. Je vois une somme additionnelle de $5,000 pour ce pénitencier. Je désirerais avoir quelque renseignement au sujet des

emplois additionnels qui ont été créés dans cette institution pendant le dernier exercice et l'augmentation qui en résulte dans les salaires. Est-ce que ce crédit ne pourrait pas être laissé de côté jusqu'à demain? S'il n'y a aucune raison spéciale, je ne vois pas pourquoi on nous obligerait à rester ici toute la nuit.

M. WHITE: Ces crédits supplémentaires sont pour l'exercice terminé le 31 mars.

M. MURPHY: On aurait dû les faire voter plus tôt.

M. WHITE: C'est possible, mais le débat sur le Transcontinental a occupé tout notre temps. J'ai dû remettre mon exposé budgétaire à cause de cela. Je crois que l'on devrait se faire des concessions de part et d'autres. La gauche nous obligerait beaucoup si elle consentait à voter un sixième du budget principal. Au sujet de ces crédits supplémentaires, toutes ces dépenses ont été encourues et les gens qui ont droit d'être payés attendent après leur argent.

M. EMMERSON: Je ne désire pas faire d'obstruction, mais il y a dans ces crédits un item concernant les chemins de fer qui demandera certainement une discussion assez longue s'il est de la nature que je crois.

M. WHITE: Le Sénat ajournera demain.

M. CARVELL: Pourquoi resterions-nous ici toute la nuit pour le Sénat?

M. WHITE: Il y a quelque chose à dire pour cela. . .

Une VOIX: Beaucoup à dire.

M. WHITE: Nous voudrions faire voter le bill des subsides ce soir si c'est possible, le faire approuver par le Sénat, et obtenir la sanction du Gouverneur général.

M. CARVELL: Il y a certains item de ces crédits au sujet desquels j'aurais quelques questions à poser, et que je voudrais discuter un peu. Cela paraît peu raisonnable de nous demander de voter sans discussion $3,000,000 de crédits en rapport avec tous les ministères, et nous demander ensuite de voter un sixième du budget principal. Ceci, peut-être, n'est pas aussi sérieux parce que nous aurons occasion plus tard de discuter chaque crédit. En ce qui concerne nos amis du Sénat, je serais très peiné de leur causer des inconvénients, mais je ne crois pas que leurs travaux soient si onéreux ou que le temps qu'ils accordent au budget soit si long, qu'ils ne pourraient rester à Ottawa aussi longtemps qu'il est raisonnablement nécessaire pour expédier les travaux pour lesquels ils sont envoyés ici.

M. PARDEE: L'entente était que nous voterions un sixième du budget, ce soir, que la Chambre concourerait dans les item déjà adoptés en comité des subsides, et que l'on voterait aussi les item de ces crédits supplémentaires qui ne sont pas d'une nature contentieuse. Je crois donc que l'on pourrait adopter les crédits supplémentaires en laissant de côté ceux qu'un honorable membre demandera de laisser de côté pour le moment. Il y a plusieurs de ces crédits qui devront rester en suspens. Ils ne peuvent pas être tous adoptés à moins que nous restions ici jusqu'au jour.

M. WHITE: Cette proposition semble parfaitement juste. Le Gouvernement ne demande pas à la Chambre de voter tous les item de ces crédits supplémentaires au sujet desquels on demandera des renseignements. Mais je demanderai que ceux qui sont d'une nature non contentieuse soient votés ce soir afin que nous puissions faire le bill des subsides, et remplir ainsi les conditions de l'entente dont a parlé mon honorable ami de Lambton-ouest (M. Pardee).

M. GERMAN: Pour simplifier l'affaire, je dirai que je crois que tous ces item sont d'une nature contentieuse.

M. EMMERSON: Laissons les pénitenciers en suspens.

M. WHITE: Accordé.

M. DOHERTY: Peut-être l'honorable député consentirait-il à discuter à l'occasion du budget les questions qu'il a en vue, et laisser passer ces item.

M. EMMERSON: Le seul item que j'ai mentionné est celui de Dorchester, et à ce sujet je n'insisterai pas pour avoir ce soir les renseignements que je désire, si mon honorable ami s'engage à les donner plus tard.

M. DOHERTY: Certainement, et avec plaisir.

M. CARVELL: Pas un député qui ne veuille être aussi courtois que possible; mais nous savons ce à quoi nous nous exposons en réservant une discussion. L'année dernière on a adopté pour $15,000,000 de crédits en deux soirs. Je vois sourire le ministre de la Milice. Il nous a consacré deux heures, puis nous avons dû adopter pour $1,000,000 de ses crédits, sans qu'il fût présent, et même sans qu'il nous eût été donné de poser une question. Quand nous eûmes fini, il était à peu près cinq heures du matin.

M. HUGHES: La gauche savait que ces crédits étaient demandés à juste titre.

M. CARVELL: Je prie l'honorable ministre de la Justice de ne pas nous demander d'agir ainsi. Encore, s'il ne s'agissait que de ses crédits à lui, je n'aurais pas d'objection; mais plutôt que de nous exposer à faire des exceptions nous devons nous en tenir à nos droits.

M. WHITE: Nous allons tâcher de procéder selon l'arrangement proposé par le député de Lambton-ouest. Tout item qu'un député demandera que nous réservions après l'avoir étudié, sera réservé. Mais il serait très désirable que ces crédits supplémentaires fussent adoptés.

Arts, agriculture et statistiques—Fermes expérimentales—somme supplémentaire requise pour solder les dépenses provenant de pertes subies par suite d'incendie à la ferme expérimentale centrale—mandat du Gouverneur général, $25,000.

M. MURPHY: Cet item est un de ceux au sujet desquels j'ai envoyé ce soir au ministre des Finances une note le priant de déposer certains rapports. Les item dont je veux parler sont couverts par des mandats du Gouverneur général.

M. WHITE: Je n'ai pas reçu cette note.

M. BURRELL: Nous avons eu recours à ce mandat parce que nous n'avions plus de fonds. La grange principale de la ferme expérimentale centrale a été incendiée en octobre dernier et nous avons perdu tout l'outillage de la ferme et toute la nourriture destinée à 175 bêtes à cornes, ainsi qu'aux moutons et aux cochons.

M. MURPHY: A quoi avez-vous dépensé cet argent?

M. BURRELL: Le feu a détruit pour $16,000 de pâture et partie des machines et appareils. Il nous a fallu faire face à cette situation sans retard, prendre soin des animaux, etc.

M. PARDEE: La propriété était-elle assurée?

M. BURRELL: Je crois que non. D'ordinaire le Gouvernement s'assure lui-même.

M. MURPHY: Sans vouloir discuter cet item, je dirai qu'à l'émission de ces mandats du Gouverneur général se rattache un principe important. Je n'ai pas d'objection à ce que cet item soit adopté si l'on veut en réserver un autre.

M. WHITE: Jusqu'à présent l'on n'inscrivait pas au budget les sommes pour lesquelles le Gouverneur général avait émis des mandats; mais je pense qu'il vaudrait mieux les y inscrire et c'est ce que nous avons commencé à faire cette année. Il n'y a pas d'objection à ce que cet item soit réservé si l'honorable député désire qu'il le soit.

M. ROSS: Quel est le principe suivi par le Gouvernement au sujet de l'assurance de ses édifices?

M. WHITE: Le Gouvernement s'assure lui-même.

M. ROSS: Je sais pertinemment que le gouvernement fédéral avait des assurances sur certains édifices de mon comté. Ainsi, il y a une assurance sur une école de la réserve indienne de Munsel. Le ministre de l'Intérieur pourrait peut-être m'en dire quelque chose.

M. ROCHE: J'étudierai le cas et verrai à renseigner l'honorable député.

M. ROSS: Je connais les faits, mais je voudrais savoir quel est le principe suivi par le Gouvernement.

Pour administrer et appliquer la loi relative à la viande et aux conserves alimentaires—somme supplémentaire requise, $30,000.

M. BURRELL: Après que le budget eut été dressé, au commencement de l'année, on a trouvé que l'augmentation de la besogne nécessitait environ vingt-deux inspecteurs de plus par rapport aux abattoirs qu'il y a dans le pays, et ce crédit est destiné au paiement de leurs appointements et de leurs dépenses.

M. PARDEE: Combien y a-t-il de ces inspecteurs?

M. BURRELL: Je ne puis le dire au juste. Il y en aura autant que l'exigera l'augmentation de la besogne.

M. DEVLIN: L'honorable ministre exige-t-il que ce soient des vétérinaires?

M. BURRELL: Oui, tous doivent être des vétérinaires et doivent, en outre, passer l'examen requis par le ministère. Cet examen est joliment difficile. Si mes honorable amis veulent laisser adopter cet item, je leur fournirai tous les renseignements qu'ils désirent, lorsqu'il s'agira de l'étude de mon budget principal.

Milice et Défense—Arsenal fédéral—crédit supplémentaire, $60,000.

L'enquête faite à l'arsenal fédéral a révélé qu'une grande quantité du matériel avait été ravagée et que, le 1er novembre, y avait déficit.

M. GERMAN: Que voulez-vous dire?

M. HUGHES: Je vous ferai grâce des détails pour ce soir; mais cet item de $60,000 est pour appointements et matériel.

Divers—Commission de l'augmentation des subventions à la Colombie-Anglaise, $3,500.

M. MURPHY: Qu'est-ce que cela?

M. BORDEN: Il a été nommé, par un décret du conseil, deux commissaires: l'un qui représente la Colombie-Anglaise et l'autre le Canada. La Colombie-Anglaise a produit un factum; celui du Canada est en cours de préparation. Il y a un troisième commissaire à nommer, mais sa nomination est encore à faire, attendu qu'il serait inopportun de le faire venir d'Angleterre avant que l'on ait besoin de lui.

M. EMMERSON: Quels sont les commissaires qui représentent la Colombie-Anglaise et le Canada?

M. BORDEN: Celui de la Colombie-Anglaise est M. l'avocat Bodwell et celui du Canada, M. l'avocat Lash.

Dépenses en vertu de la loi canadienne de tempérance.—Crédit supplémentaire, $20,000.

M. GERMAN: Quel est l'objet de ce crédit?

M. PELLETIER: Les dépenses sont fort augmentées. Cette somme de $20,000 est destinée à un acquittement de la dépense déjà faite dans les élections qui viennent d'avoir lieu sous le régime de cette loi dans les comtés de Huron, de Peel et de Welland, en même temps que les frais de préparation des listes électorales des districts non organisés de la province d'Ontario. Cette loi de tempérance du Canada avait suscité parmi le peuple bien peu d'intérêt, et les consultations populaires tenues sous le régime de ses dispositions étaient de moins en moins fréquentes, mais ça été la coutume de mettre au budget, pour faire face à la dépense, une somme variant de $500 à $1,000. Cette année, à cause d'un réveil qui s'est produit, la dépense a été beaucoup plus considérable.

Pour acheter 600 copies du Guide parlementaire—Crédit supplémentaire, $600.

M. BOIVIN: Pourquoi cette somme de $600?

M. PELLETIER: Depuis plusieurs années le Gouvernement achète 600 exemplaires de ce Guide; mais une erreur d'écriture a fait que, dans les prévisions budgétaires, il ne s'est trouvé qu'une somme de $600 pour cette dépense, et c'est pour corriger cette erreur que ce crédit est demandé.

M. BOIVIN: Que fait-on de ce Guide?

M. BORDEN: Il est distribué parmi les membres des Communes et ceux du Sénat.

M. CARVELL: Ce crédit est-il de tous les ans?

M. PELLETIER: Oui, de tous les ans.

M. BORDEN: Autrefois, c'était un crédit qui ne revenait, ce me semble, que tous les deux ans, et, s'il revient chaque année maintenant, c'est, je crois, pour nous conformer à la pratique des autres parlements.

M. BOIVIN: C'est un très bon ouvrage, et je n'avais pas l'intention de le critiquer. J'ai simplement voulu savoir ce que l'on fait du reste des exemplaires. Il y a environ 210 députés et 80 sénateurs, et cela laisse plus de 300 exemplaires dont il n'est pas rendu compte.

M. BORDEN: Je ne saurais renseigner exactement mon honorable ami sur ce point. J'imagine qu'il en est envoyé aux autorités des provinces et qu'on les échange contre des ouvrages de même nature.

Pour les dépenses de la commission qui préparera des plans relatifs aux deux villes d'Ottawa et de Hull, $8,000.

M. DEVLIN: Serait-il possible d'obtenir des renseignements sur ce point?

M. WHITE: Le Gouvernement a, pendant l'année, institué une commission honorable, dont le président est M. H. S. Holt, de Montréal, et dont les autres membres sont sir Alexandre Lacoste, M. H. Smith, M. Frank Darling, de Toronto, le maire de Hull et le maire d'Ottawa. Le Gouvernement s'est occupé de la question de concert avec les municipalités d'Ottawa et de Hull. Il devait être dressé des plans de ces deux villes et de leurs environs, y compris le tracé de boulevards et de squares, emplacements des bâtiments administratifs, et, en général, tout ce qui regarde l'embellissement d'une ville avec entente que le gouvernement paierait la moitié de la dépense, le reste devant être défrayé par les villes de Hull et d'Ottawa proportionnellement au chiffre de leur population.

Les deux conseils municipaux ont accepté cet arrangement. La commission s'occupe actuellement de tracer un plan pour les deux villes. Des ingénieurs et tout un personnel ont été engagés. Ce montant de $8,000 représente ce qui a été dépensé jusqu'au 31 mars.

M. MURPHY: Cette commission est différente de la commission d'embellissement d'Ottawa?

M. WHITE: Oui.

M. MURPHY: Le travail de cette commission doit-il cesser aussitôt qu'un plan d'ensemble aura été tracé, ou doit-elle voir ensuite à l'exécution des travaux?

M. WHITE: Cette commission est nommée pour la préparation des plans seulement; elle n'a rien à faire avec la commission d'embellissement d'Ottawa.

M. DEVLIN: Est-ce que l'une ou l'autre des villes sera appelée à participer à la préparation de ces plans pour un montant dépassant ce qu'elles ont déjà contribué?

M. WHITE: Pas pour cette commission en particulier. L'entente conjointe entre le Gouvernement et les deux villes est que cette commission fera préparer les plans et les dépenses encourues pour cette préparation des plans seront payées la moitié par le Gouvernement et la moitié par les deux villes. Rien de plus n'est projeté pour ce qui est de cette commission. Quand les plans seront prêts, ce que nous avons en vue, c'est que tous les intéressés, le Gouvernement, les deux villes et les compagnies de chemins de fer travaillent à l'unisson sur ces plans.

M. DEVLIN: Y a-t-il des plans prêts?

M. WHITE: Ils sont en préparation.

M. MURPHY: Est-ce une question d'entente mutuelle de savoir si ces plans seront ou non exécutés?

M. WHITE: La commission n'est chargée que de préparer les plans.

Pour défrayer la liquidation et l'enquête au sujet de la compagnie d'assurance-vie Union, $20,000.

M. GERMAN: C'est une forte somme dont les divers résultats jusqu'ici n'ont pas été satisfaisants. Il semble que des mandats ont été lancés pour l'arrestation de certaines gens. Je comprends que M. Harry Symons attend son procès et j'ose dire que c'était l'homme le plus innocent dans l'affaire et que le vrai coupable, M. H. Pollman-Evans est encore en liberté.

M. WHITE: Je consens parfaitement à ce que le crédit reste en suspens, car c'est un item peu ordinaire. En tant qu'il s'agit de dépenses, je crois que je puis prouver à mon honorable ami—mais pas ce soir—que cela a été bien dépensé dans l'intérêt du public. Le gouvernement fédéral n'a rien eu à faire avec la poursuite des personnes en question.

M. GERMAN: Qui?

M. WHITE: Le gouvernement d'Ontario, qui est chargé d'administrer la justice. La liquidation a été faite dans le but de permettre à environ 160,000 porteurs de police dans tout le Canada, pour la plupart des gens pauvres qui payaient cinq, dix et quinze cents par semaine, d'obtenir une réassurance. Autrement, ils auraient perdu tout ce qu'ils avaient dans cette compagnie.

L'enquête a été continuée à Toronto, en vertu de la loi des faillites, dans le but de savoir comment on avait disposé des fonds de la compagnie. On a étendu l'enquête de façon à comprendre quelques compagnies dont les affaires se liaient aux transactions de celle-ci. En tant qu'il s'agit de ce dont mon honorable ami a parlé, le gouvernement fédéral n'a absolument rien à voir dans les poursuites intentées à quelqu'un par rapport à cette compagnie. La liquidation a été faite dans la ville de Toronto, devant un arbitre et, comme il était officier d'une cour publique, et l'enquête ayant été publique, le gouvernement fédéral n'a pas cru qu'il était de son devoir de loger une plainte.

M. GERMAN: Combien M. Masson a-t-il eu?

M. WHITE: Environ $7,000, je crois. en sa qualité d'avocat, je crois que mon honorable ami comprendra que la facture du liquidateur et les dépenses de la liquidation ne sont pas exagérées.

M. GERMAN: Cela coûte cher à la liquidation.

(Le credit reste en suspens.)

Pour soulager des souffrances causées par des tempêtes sur les Grands lacs. Mandat du Gouverneur général, $25,000.

M. MURPHY: Cela entre dans la catégorie des crédits auxquels j'ai renvoyé mon honorable ami au début de la soirée, mais avec l'entente que nous pourrons discuter cela touchant quelque autre item avec mandat du Gouverneur général. Le crédit peut passer.

M. J. D. REID: Très bien.

M. W. T. WHITE: Mon honorable ami va me faire regretter d'avoir mis ces item dans les crédits. Il prend une attitude nouvelle.

M. MURPHY: Ce n'est pas cela. Ce sont les mandats du Gouverneur général.

Pour permettre le règlement complet des réclamations du gouvernement du Nouveau-Brunswick pour les pertes encourues par la location par le gouvernement fédéral des privilèges de pêche dans les eaux de la province non soumises aux marées, de 1875 à 1882, la province ayant contesté le droit du Dominion à émettre de tels permis en 1875, $66,382.

M. CARVELL: Est-ce le règlement final des réclamations des pêcheries?

M. HAZEN: C'est le règlement des deux réclamations.

Appointements et dépenses de voyage des inspecteurs des ports et autres officiers du service d'inspection et prévention, y compris les appointements et dépenses au sujet du bureau des douanes, $35,000.

M. GRAHAM: Cela comprend-il M. Carstair?

M. J. D. REID: Il n'est pas un officier surnuméraire.

M. PARDEE: Est-il un employé permanent?

M. J. D. REID: Oui. Il est inspecteur. Nous avons eu une ou deux mortalités chez les inspecteurs et nous l'avons nommé.

M. GRAHAM: Fait-il de la politique?

M. REID: Non.

Divers—Papeterie et impressions, abonnements aux journaux commerciaux, drapeaux, timbres, dateurs, serrures, instruments, etc., pour les divers ports d'entrée, frais de messageries des échantillons, papeterie et blancs, frais légaux, primes sur les garanties personnelles et uniformes des officiers de douane, $40,000.

M. GRAHAM: Les officiers de douane portent-ils des uniformes maintenant?

M. REID: J'ai insisté pour qu'un plus grand nombre d'entre eux portent de jolis uniformes à différents ports. Je crois que c'est préférable pour les officiers qui ont à rencontrer le public. Nous payons un supplément de $5 sur chaque uniforme et cela fait un item considérable.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Frais d'exploitation—Crédit supplémentaire, $65,000.

M. PARDEE: Avez-vous perdu cela l'an dernier?

M. REID: On a perdu $150,000 en tout.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—lignes télégraphiques—Colombie-Anglaise—crédit supplémentaire, $30,000.

M. CARVELL: Pourquoi le Gouvernement construit-il des lignes de télégraphe dans la Colombie-Anglaise? Je comprends cela au Yukon.

M. ROGERS: Nous en construisons non seulement en Colombie-Anglaise, mais aussi dans les Provinces maritimes.

M. CARVELL: Je sais qu'il y a une petite ligne du gouvernement le long de la rivière Miramichi.

M. BORDEN: Aussi au Cap-Breton.

M. REID: Et dans Québec aussi.

M. CARVELL: Il me semble que des arrangements auraient pu être faits avec les compagnies de téléphone. Trente mille piastres, c'est une assez jolie somme, suffisante pour soulever la question si le Gouvernement ne se lance pas dans un plan général de lignes télégraphiques. Je pourrais comprendre que quelques lignes soient construites dans les Provinces maritimes ou dans le bas du Saint-Laurent, et que pour une raison ou une autre il nous faut les maintenir. Mais un tel montant semble indiquer un plan général. Je pense qu'une assez bonne ligne peut être construite dans la Colombie-Anglaise au coût de $100 le mille. Ceci est un montant supplémentaire. Combien est-il dépensé en tout?

M. ROGERS: L'an dernier, à la suite d'une erreur, on n'a pas voté un crédit suffisant pour l'exploitation et la réparation des lignes télégraphiques. Dans le temps, j'étais de l'opinion de mon honorable ami aujourd'hui, que le Gouvernement ne devait pas s'engager dans les lignes télégraphiques. Je me suis efforcé d'en arriver à un règlement par lequel les provinces s'occuperaient de ces lignes. Ceci est la somme requise pour les réparations et l'exploitation du système de la Colombie-Anglaise.

Lignes de terres et lignes sous-marines—bas du Saint-Laurent, incluant les frais des vaisseaux travaillant aux câbles—crédit supplémentaire, $44,000.

M. CARVELL: Il me semble que le Gouvernement fait trop d'embranchements quand il demande $44,000 comme un supplément seulement. Je sais que cela représente l'entretien des vaisseaux. Mais certainement le ministère des Travaux publics n'a pas besoin, généralement, de faire des lignes télégraphiques dans les Provinces maritimes et le bas du Saint-Laurent. Nous y avons des lignes de télégraphe et de téléphone partout. Je ne crois pas que vous puissiez trouver un seul point dans le Nouveau-Brunswick où il n'y a pas un téléphone à moins de dix milles de distance. S'il y a de bonnes raisons pour la construction de ces lignes du gouvernement, j'aimerais bien les connaître.

M. BORDEN: La chose a été discutée plusieurs fois. Comme je le comprends, le système télégraphique a d'abord été établi dans les régions peu habitées des côtes comme moyen d'informations rapides sur les désastres maritimes. Ainsi il existe une ligne dans les parties peu peuplées du Cap-Breton et sur la rive nord du Saint-Laurent. Il y a aussi un câble sous-marin en quelque

part dans les Provinces maritimes. Des additions ont été faites à ces lignes, je crois, pour l'accommodation de la population dans les endroits où les compagnies de télégraphe ne voulaient pas pénétrer. Je ne sache pas qu'un principe quelconque ait été invoqué; il s'agissait plutôt d'accommoder la population.

M. CARVELL: Il faut que la somme principale ait été bien forte puisque le crédit supplémentaire suffirait à la construction d'environ quatre cents milles de ligne nouvelle.

M. ROGERS: L'état fourni par le département montre que ces $44,000 sont nécessaires pour compléter les paiements de l'exercice dans l'exploitation des lignes de terre et les lignes sous-marines du bas du Saint-Laurent et des Provinces maritimes. Ce montant couvre des item comme les suivants: $7,800 pour le vapeur "Tyrian" et $6,000 pour le "Cape Breton", ainsi que des montants spéciaux pour différentes lignes.

M. CARVELL: Alors, ce n'est pas pour des extensions?

M. ROGERS: Non.

M. CLEMENTS: Je désire corriger la fausse impression sous laquelle se trouve mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) quand il dit qu'une ligne de télégraphe peut être construite dans la Colombie-Anglaise pour $100 du mille. Il est évident qu'il ne connaît pas les conditions de la Colombie-Anglaise. Il y a plusieurs centaines de milles de lignes télégraphiques qui ne pourraient pas être construites à moins de $225 le mille. S'il est une chose que le Gouvernement ou tout autre Gouvernement puisse faire pour le bien des gens de la Colombie-Anglaise, c'est de leur donner ces lignes télégraphiques.

M. EMMERSON: Tout cela a été fait.

M. CLEMENTS: Non.

Commerce—Appointements des commissaires, fonctionnaires et autres employés; loyers, appointements et dépenses en vertu des lois concernant l'inspection et la vente des grains du Canada—crédit supplémentaire, $75,000.

M. PARDEE: Certains officiers sont nommés pour remplir certains devoirs; lors de leur nomination, ne sait-on pas quels appointements ils recevront? A-t-on nommé des officiers supplémentaires depuis que les crédits principaux ont été présentés, puisqu'on demande une somme supplémentaire de $75,000?

M. WHITE: Je crois que l'explication désirée par l'honorable député se trouve dans le dernier paragraphe de l'état que l'honorable ministre du Commerce m'a envoyé ce soir et qui est ainsi conçu:

Pour les dix mois de l'année courante jusqu'au 31 janvier, 1914, il y a eu une augmentation de 25,385 dans le nombre des wagons inspectés sur la période correspondante de l'exercice, et tous les records sont surpassés.

Un sommaire plutôt complet suit, montrant pourquoi on demande ce montant.

M. PARDEE: On demande une somme de $75,000 pour les appointements des commissaires, des officiers et autres employés, pour les loyers, etc., non prévus jusqu'à présent. Comme je le comprends par la loi du service civil, ces personnes sont nommées pour l'année et le département connaît leurs appointements. Ces hommes sont-ils des officiers qui ont été nommés depuis que nous avons adopté les crédits principaux? Je ne comprends pas pourquoi il y a une somme supplémentaire, parce que le département devrait savoir exactement ce que ces officiers vont coûter, année par année.

M. WHITE: Il y a un personnel permanent et le département doit savoir quel sera ses appointements, sujets à une augmentation raisonnable si les affaires augmentent considérablement dans le cours de l'année qui suit. Je crois que les item les plus importants, les appointements quotidiens et les contingents, proviennent de l'augmentation des affaires dans les ports, et un personnel supplémentaire permanent augmenterait encore ce montant de $75,000. Je suggèrerais, avec le consentement unanime de la Chambre, que nous concourrions dans tous les item des crédits principaux, en bloc.

M. l'ORATEUR: Il est supposé que la Chambre accepte ces résolutions en bloc, sans nommer les item déjà adoptés aux autres séances du comité.

M. WHITE: Et un sixième des crédits qui restent.

M. l'ORATEUR: Les résolutions étant de différentes dates elles ne peuvent, à mon sens, être adoptées par une seule motion; mais. en les votant sans mention des articles après, on sauvera beaucoup de temps, et j'ai pensé qu'il était entendu qu'ils ne seraient pas appelés.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La Chambre passe à l'examen de résolutions relatives au budget, et dont il lui a été fait rapport comme ayant été étudiées en comité.

Ces résolutions sont adoptées.

SANCTION ROYALE.

M. l'ORATEUR donne lecture d'un message du secrétaire de son Altesse Royale, le Gouverneur général, disant que:

L'honorable juge Idington, agissant en qualité de député de Son Altesse Royale le Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat le 3 courant, à 4 heures, pour y sanctionner certains bills.

(Sur motion de M. Borden, la séance est levée à trois heures et cinq minutes du matin, vendredi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 3 avril 1914.

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

1re LECTURE

De divers projet de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 139), déposé par M. McKay, tendant à modifier la loi des chemins de fer relativement au dépôt des plans;

Le 2e (bill n° 140), déposé par sir E. Osler, tendant à constituer en corporation le Conseil national des Femmes du Canada;

Le 3e (bill n° 141), déposé par M. Boyce, concernant la Rainy Reiver Radial Railway Company;

Le 4e (bill n° 142), déposé par M. Douglas, concernant la Pacific, Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company;

Le 5e (bill n° 143), déposé par M. Macdonell, concernant un brevet de John-Rodger Arnoldi;

Le 6e (bill n° 144), déposé par M. McCraney, tendant à faire droit à Henry-Elmer Bicknell.

INEXACTITUDE D'UN ETAT.

M. J. J. HUGHES: Je désire signaler à l'attention du ministre de la Milice et de la Défense que, le 16 mars dernier, j'ai fait inscrire à l'ordre du jour une question, que l'on a changé en un ordre de la Chambre, pour obtenir les noms des personnes qui ont recommandé l'achat du champ de tir de Souris ainsi que le nom de celui qui a fait l'évaluation du terrain. Je suis certain que les fonctionnaires du ministère pourraient préparer et fournir ces renseignements en cinq minutes si on voulait s'en occuper.

M. SINCLAIR: Je désire savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries s'il a l'intention de produire bientôt un état que j'ai demandé à la date du 9 de février dernier, relativement au transport du poisson sur le chemin de fer Intercolonial. Je voudrais bien obtenir ce renseignement avant que le ministre ne fasse adopter les crédits du département des Pêcheries.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je vais prendre des renseignements et savoir pourquoi cet état n'a pas encore été préparé; je le déposerai sur le bureau aussitôt que possible.

M. WILLIAM CHISHOLM: Je désire attirer l'attention du ministre des Travaux publics au sujet d'un état dont la Chambre a ordonné le dépôt le 23 mars 1914, et qui a été déposé sur le bureau, hier; cet état et censé donner le total des sommes qui ont été dépensées en travaux publics dans le comté d'Antigonish, depuis le 11 octobre 1911, et il est tout à fait inexact. On y déclare que le montant qui a été dépensé dans le comté depuis le 11 octobre 1911, s'élève à $75,797.50. A première vue, j'ai cru que l'on avait simplement commis une erreur en copiant les chiffres, et que le montant était $7,579, chiffre qui serait bien plus près de la vérité que $75,000. J'ai remarqué que l'on mentionne dans ce relevé les noms d'endroits qui ne sont pas situés du tout dans le comté d'Antigonish—Battery-Point, par exemple, et d'autres endroits. J'ai également observé que l'on déclare dans cet état que, depuis 1911, on a dépensé $21,094.97 et $1,315,93 pour les édifices publics à Antigonish. Je n'ai pas demandé des renseignements au sujet des édifices publics, ma question n'avait rapport qu'aux travaux publics. Toutefois, je puis déclarer que ce relevé est absolument inexact, car les sommes qui y sont énumérées n'ont pas été dépensées depuis 1911, mais il y a bien six ou sept ans, et j'en suis encore à me demander pourquoi on les a inscrites dans cet état. Je remarque aussi que l'on prétend qu'une somme de $13,130 aurait été dépensée à Breen's-Pond depuis 1911, lorsqu'on sait très bien que ces travaux ont été exécutés avant l'année 1911. D'un bout à l'autre ce relevé est inexact et je m'empresse de signaler la chose à l'attention du ministre des Trapublics afin qu'il puisse faire corriger ces erreurs avant que l'on ne commence l'étude des crédits de son département. Le ministre des Travaux publics doit se rappeler que le 28 décembre 1912, à la veille d'une

élection partielle dans le comté d'Antigonish, dans une lettre qu'il a adressée au sénateur Girroir, il a promis pour $205,000 de travaux publics.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je ne pense pas que l'honorable député ait le droit de faire des remarques de cette nature à cette phase de la discussion.

M. CHISHOLM: Je désire simplement expliquer au ministre qu'il est possible que ces erreurs aient été glissées dans le relevé en question par certains fonctionnaires, qui se rappelaient de la lettre, où l'on promettait $205,000 de travaux publics dans le comté d'Antigonish. Il est évident que cette somme n'a jamais été dépensée. Le ministère des Travaux publics s'est tout simplement servi du truc de la brique d'or auprès des électeurs du comté, en cette circonstance.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député n'a certainement pas le droit de formuler de pareilles observations.

M. CHISHOLM: Je désire savoir du ministre des Travaux publics s'il a réellement l'intention d'essayer de faire croire aux électeurs du comté d'Antigonish qu'ils ont eu des travaux publics pour une valeur de $75,000 l'année dernière, quand on leur a accordé à peine $5,000?

L'hon. M. ROGERS (Ministre des Travaux publics) : Je n'ai pas pris la peine de lire l'état en question, mais j'ai simplement déposé devant la Chambre le document que m'ont remis les fonctionnaires du département. Je me ferai un devoir d'attirer leur attention sur les inexactitudes que vient de me signaler l'honorable député, et si c'est le cas, je m'efforcerai de les faire corriger.

SUPPRESSION DE LA STATION DE MINES-ROAD.

M. KYTE : On m'informe que le bureau administratif du chemin de fer Intercolonial se propose de supprimer la station de Mines-Road, dans mon comté. Les gens de l'endroit sont très anxieux de savoir si ce projet sera mis à exécution.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer): C'est la première nouvelle que j'en ai. Je vais prendre des renseignements à ce sujet, et je les communiquerai demain à l'honorable député.

[M. William Chisholm.]

BARRAGE A L'ILE AU HERON.

M. LEMIEUX: Je désire savoir du ministre des Travaux publics, sans que j'aie besoin de lire les articles qu'ont publiés les journaux de Montréal, s'il est vrai que l'on doit construire un barrage un peu en amont de Montréal, à un endroit que l'on nomme l'île au Héron. Si je comprends bien, la commission des eaux navigables, nommée pour faire inspection et rapport sur la situation du régime des eaux en amont du port de Montréal, n'a pas encore déposé son rapport définitif. Mais en ces derniers jours, la rumeur a circulé dans la presse qu'une certaine compagnie a obtenu du Gouvernement l'autorisation de construire un barrage près des rapides de Lachine et une usine électrique sur l'île au Héron. On va même jusqu'à dire que l'entreprise a été adjugée au coût de $2,500,000. Cette rumeur est-elle vraie, et ce projet a-t-il reçu l'approbation de la commission des eaux navigables?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Il n'y a rien de vrai dans ces rumeurs, autant que je le sache. On a signalé ces articles à mon attention, hier, mais c'est la première nouvelle que j'en ai eue. Je suis certain que ces rumeurs sont absolument dénuées de fondement; j'ai reçu plusieurs demandes sollicitant l'autorisation de construire des barrages et d'exploiter la chute d'eau qui existe à cet endroit, mais j'ai invariablement répondu que la chose était impossible, tant que nous n'aurions pas reçu le rapport de la commission des eaux navigables.

M. LEMIEUX: Je ne désire nullement contredire la déclarations du ministre, mais à titre de renseignement, je puis lui dire que, dans une interview, M. W. D. Powell, l'un directeurs de la compagnie, a affirmé qu'une compagnie a été constituée en corporation. Selon ce monsieur, les premiers travaux en vue de l'aménagement de la chute d'eau entraîneront une dépense de plus de $6,000,000, et il semble posséder l'assurance que la compagnie en question exécutera l'entreprise. Evidemment, que si le ministre a donné une réponse négative, il est à présumer que c'est la mort du projet.

ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCES.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

(Présidence de M. Blondin.)

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances) propose la résolution suivante:

La Chambre décide d'accorder à Sa Majesté:
1° La somme de $1,891,661.05, pris sur le fonds consolidé, pour les dépenses du service public durant l'exercice se terminant le 31 mars 1914:
2° La somme de $50,361,346.66, pris sur le fonds consolidé, pour les dépenses du service public durant l'exercice finissant le 31 mars 1915.

Rapport est fait sur la résolution qui est lue pour la 1re et la 2e fois et adoptée.

L'hon. M. WHITE demande à déposer un projet de loi (bill n° 145) tendant à accorder à Sa Majesté certaines sommes pour les dépenses du service durant les exercices expirant respectivement le 31 mars 1914 et le 31 mars 1915.

Cette motion est adoptée.

Le projet de loi est lu pour la 1re et la 2e fois, examiné sommairement en comité général, lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DU SERVICE CIVIL.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

Qu'il y a lieu de modifier la loi du service civil et les lois subséquentes en décrétant que le traitement minimum des commis des bureaux de poste des villes, des bureaux des inspecteurs des postes, des bureaux des surintendants du service des postes par chemin de fer, et des bureaux d'échange de mandats-poste, sera de $600 lors de la nomination; que l'augmentation annuelle du traitement de ces commis sera de $100 par année; que si le traitement de tout commis stagiaire ou permanent dans ces bureaux, est, au 1er avril 1914, moindre que $600, il sera immédiatement porté à ce chiffre; et que le traitement de toute personne qui peut être employée temporairement dans l'un ou l'autre de ces bureaux pour une période n'excédant pas une année, et qui n'a pas passé l'examen requis, sera sur le pied de $600 par année.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): On propose deux changements importants. D'abord, on propose d'élever de $500 à $600 par année le traitement initial. L'autre modification a trait à l'augmentation annuelle des traitements. A l'heure actuelle, un commis qui commence avec des appointements de $500, reçoit une augmentation annuelle de $100 jusqu'à concurrence de $800, mais lorsqu'il a atteint ce chiffre, l'augmentation n'est plus que de $50 par année.

Sir WILFRID LAURIER: Jusqu'à quel chiffre?

M. PELLETIER: De $800 à $1.000, dans le premier cas, et de $1,000 à $1,800 dans l'autre.

Sir WILFRID LAURIER: Ces commis sont-ils passés sous le régime de la loi du service civil?

M. PELLETIER: Tous ces commis sont passés sous la loi du service civil, applicable au service extérieur.

Sir WILFRID LAURIER: Si je comprends bien, le seul changement que l'on se propose d'apporter à la loi, c'est qu'au lieu de commencer à $500 et d'augmenter de $50 par année, un commis débutera à $600, et il recevra une augmentation annuelle de $100 jusqu'à ce qu'il soit rendu au traitement maximum de $1,400 par année?

M. PELLETIER: Parfaitement; je ne vois pas pourquoi les traitements n'augmenteraient pas de $100 par année, après qu'ils auront atteint le chiffre de $800.

M. SINCLAIR: Le ministère a-t-il à son service des commis temporaires depuis plus d'un an, sans avoir passé l'examen? Cette résolution décrète que le traitement sera porté à $600 dans le cas des commis qui sont employés temporairement pour une période n'excédant pas un an, mais il me semble qu'il pourrait bien se trouver des commis temporaires qui sont employés aux postes depuis plus d'un an.

M. PELLETIER: Des commis temporaires ne peuvent être employés plus d'un an; car autrement l'auditeur général pourrait refuser de payer leurs appointements. Les commis temporaires, qui sont actuellement au service du département à $500 par année, recevront $600, comme les commis au titre permanent. Mon idée est que tous les commis nommés, soit à titre temporaire, soit à titre permanent, reçoivent en débutant $600 au lieu de $500.

M. NESBITT: A compter de leur entrée au service du département, ou du moment de la mise en vigueur de la loi?

M. PELLETIER: A dater du 1er avril 1914. On se rendra bien mieux compte de tous ces détails, lorsque le bill sera mis à l'étude par la Chambre.

M. LEMIEUX: Je n'ai nullement l'intention de soulever des objections contre le projet de loi présenté par l'honorable ministre. Je suis d'opinion, au contraire, que le ministre a droit à nos félicitations pour avoir pensé à augmenter les modestes appointements des employés des postes, en ces temps où le prix de la vie et les loyers sont à la hausse. J'ai pris sur moi, il y a quelques années, de leur accorder une augmentation, en me laissant guider par les cir-

constances. A mon avis, le ministre des Postes a parfaitement raison de mettre sur le même pied que les autres fonctionnaires de l'Etat ces fidèles employés publics. Je ne crois pas que le pays trouverait à redire, même si l'on accordait une augmentation un peu plus substantielle aux fonctionnaires des postes. Il est un point, toutefois, sur lequel je désire attirer l'attention de cette Chambre: c'est que le Gouvernement n'a pas encore pris de décision quant à savoir si le personnel du service extérieur sera mis sur le même pied que le service intérieur.

Il est vrai que les fonctionnaires d'une certaine classe du service extérieur diffèrent beaucoup des examens qui sont imposés aux employés du service intérieur. A mon sens, le moment est arrivé où le Gouvernement devrait adopter une attitude courageuse sur cette question, et en parlant de cette façon, je crois me faire l'écho de tous les députés, surtout de ceux qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, car ce sont ceux-là auxquels incombe le plus souvent la tâche ingrate de trouver des situations dans le service civil pour leurs électeurs. La loi adoptée sous l'inspiration de l'honorable M. Fisher, il y a quelques années, et établissant des examens pour le recrutement du personnel du service intérieur, est indubitablement une excellente mesure. A l'heure actuelle, les membres du Parlement et les ministres de la couronne peuvent toujours répondre à ceux qui sollicitent des places qu'ils doivent se soumettre à la loi et subir l'exament exigé par la commission du service civil, avant qu'ils puissent faire partie du personnel de l'administration. C'est là un bon moyen pour se procurer les services de fonctionnaires mieux qualifiés que jamais.

Nous savons tous que, si la Grande-Bretagne possède un personnel administratif de premier ordre, elle le doit au système de concours qui est en vigueur. A mon avis, l'un des plus beaux titres de gloire de l'honorable M. Fisher, c'est d'avoir inauguré un système semblable pour le recrutement du personnel du service intérieur. En Angleterre, un ministre de la couronne n'est jamais assiégé par les chercheurs de place, comme nous en avons si souvent le spectacle en ce pays; car il est entendu que tous les candidats doivent se présenter devant les commissaires du service civil et subir des examens. Voilà pourquoi l'Angleterre peut se vanter de posséder le meilleur personnel administratif qui existe au monde. Ici, à Ottawa, nous avons adopté le même système par rapport au service intérieur, et je vous le demande, pourquoi maintenant ne ferions-nous pas la même chose quant au service extérieur? Je suis pourtant certain que mes honorables amis de la droite tout comme mes honorables amis qui siègent de ce côté-ci de la Chambre (la gauche) verraient la chose d'un bon œil.

Je conçois très bien qu'il ne soit pas nécessaire d'obliger un maître de poste, qui reçoit des appointements de $50, $100 ou $200 par année, à subir un examen; mais pourquoi, je vous le demande, ne serait-il pas à propos d'instituer des concours, lorsqu'il s'agit de recruter le personnel des postes, des douanes et du revenu de l'intérieur, dans les grandes villes comme Ottawa, Montréal, Winnipeg, Toronto, Québec, Halifax et Saint-Jean? C'est là l'opinion qui existe d'un bout à l'autre du pays, à l'heure actuelle. La conséquence du système actuellement en vigueur, c'est que vous ne pouvez vous procurer les services des gens les plus capables. Depuis que nous avons institué le système des concours pour le recrutement du personnel du service sous-intérieur, les critiques ont cessé comme par enchantement.

M. W. H. BENNETT : Supposons qu'il s'agisse de nommer quelqu'un sous-maître de poste dans la ville où je demeure, et que je connaisse un infirme qui soit parfaitement en état de remplir la situation, mais qui ne puisse se livrer à un travail fatiguant; mon honorable ami prétendrait-il m'enlever le droit de proposer la nomination de cet infirme et de m'adresser aux autorités à Ottawa, afin de faire décider le cas? Il se pourrait qu'il ait subi l'examen avec succès, mais son infirmité ne serait pas un obstacle, du moment que ses concitoyens au milieu desquels il vit sauraient eux qu'il est parfaitement apte à remplir la tâche.

M. LEMIEUX : Mon honorable ami, c'est évident, cite un cas particulier, qui serait simplement un appel "ad misericordiam". Du reste. Je ne connais nullement la population de l'endroit que mentionne mon honorable ami.

M. W. H. BENNETT: Supposons que le cas se présente dans une ville quelconque.

M. LEMIEUX: Cela dépendrait beaucoup, évidemment, du sentiment de la population et de l'importance des opérations se faisant au bureau de poste. Je commen-

cerais d'abord par établir un classement de ces bureaux. Mais si nous avions des examens, disons pour le recrutement du personnel des bureaux de poste de Toronto, Montréal, Ottawa, Calgary et Winnipeg, le service n'en bénéficierait-il pas? Le sous-ministre des Postes et le ministre des Douanes savent parfaitement que toutes les difficultés et les faiblesses qui se constatent dans le service proviennent des nominations qui leur sont imposées, en vertu du système actuel, par leurs amis politiques dans ces différentes villes. Ce système de concours existe dans les autres pays. Il existe aux Etats-Unis. Nul membre du congrès n'a le droit aujourd'hui, comme les choses se passaient il y a quelques années, d'imposer ses favoris au directeur général des postes des Etats-Unis. Les Américains ont imposé le système des concours pour le recrutement du personnel du service extérieur, et je suis heureux de déclarer que ce service, qui était une honte pour le pays, il y a quelques années, fait maintenant son orgueil. Les Etats-Unis n'ont pas craint de réformer entièrement leur service administratif, et à l'intérieur et à l'extérieur, et, à mon sens, nous ferions très bien d'imiter l'exemple qu'ils nous ont donné à cet égard. Je me réserve le droit de revenir sur ce sujet lorsque mon honorable ami, le ministre des Postes, présentera son projet de loi au Parlement. L'opinion publique, en notre pays, est mûre pour accepter cette réforme. On croit avec raison que le temps est arrivé où tous les fonctionnaires publics d'une certaine catégorie,—remarquez bien que je ne parle pas des employés subalternes,—devraient se recruter au moyen de concours.

M. PELLETIER: Vous voulez parler des commis?

M. LEMIEUX: Parfaitement.

M. A. A. MACLEAN: Cette résolution ou ce bill est-il de nature à affecter les traitements des fonctionnaires qui entrent au service du ministère des Postes à Ottawa?

M. PELLETIER: Ce projet de loi ne concerne que le personnel du service extérieur.

M. MACLEAN: Le traitement d'un employé qui entre au service du ministère des Postes à Ottawa sera-t-il encore de $500?

M. PELLETIER: Oui.

M. NESBITT: Lorsqu'il présentera son bill, l'honorable ministre sera-t-il en état de nous fournir une idée du nombre des commis atteints par la nouvelle loi?

M. PELLETIER: Oui; les fonctionnaires du département seront présents lorsque nous discuterons les dispositions de ce projet de loi.

M. LEMIEUX: Et le montant que représenteront ces augmentations?

M. PELLETIER: Parfaitement.

(Rapport est fait sur le projet de résolution, qui est adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. M. PELLETIER demande à déposer un projet de loi (bill n° 146 tendant à modifier la loi du service civil.

Cette motion est adoptée.

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFER LA LOI DES POSTES.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur un projet de résolution ainsi conçu:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi des postes en statuant: (a) que le traitement minimum des commis du service ambulant des postes nommés comme stagiaires, sera sur le pied de $600 par année, et, lorsque leur nomination sera confirmée, de $700 par année, avec une augmentation annuelle subséquente de $100 jusqu'à concurrence de $1,400 comme maximum: (b) que le traitement des commis du service ambulant employés temporairement pour une période n'excédant pas une année, sera de $600 plus l'allocation de parcours; (c) qu'il sera loisible d'accorder à des commis stagiaires du service ambulant des postes leur permanence d'emploi avec un salaire n'excédant pas celui qu'ils recevaient à titre de commis stagiaires, avec la faculté de recevoir les augmentations annuelles ordinaires pour leur période de service à compter de leur nomination jusqu'à ce que leur traitement ait atteint $1,000, mais ne pouvant recevoir d'augmentation au delà de ce dernier chiffre jusqu'à ce qu'ils aient passé l'examen d'aptitude; (d) que si le traitement d'un commis du service ambulant à titre stagiaire ou permanent est, au 1er avril 1914, moindre que $600, il sera immédiatement porté à ce chiffre.

M. MURPHY: Mon honorable ami pourrait-il nous expliquer quelle procédure il entend suivre, afin de faire des commis permanents des stagiaires?

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Nous ne faisons pas passer ces commis d'une classe à une autre; nous ajoutons simplement les appointements qu'ils recevront.

M. MURPHY: Alors que signifie la subdivision *c*?

M. PELLETIER: Cette résolution a simplement pour but de mettre les commis du

service ambulant sur le même pied que les employés des bureaux de poste des villes dans le service ambulant et dans les bureaux des mandats-poste. Nous portons leurs traitements au début de $500 à $600, et nous leur allouons une augmentation annuelle de $100 au lieu de $50, du moment que leur traitement est rendu à $800, et cela jusqu'à $1,400. C'est là le seul but que nous désirons atteindre par cette résolution. Nous n'avons nullement le droit de garder les commis du service ambulant, en qualité d'agents temporaires, pour plus d'un an. Si à la fin de l'année ils n'ont pas passé l'examen, nous ne pouvons plus les employer.

M. CARVELL: Est-ce que vous ne les employez pas de nouveau, en qualité de stagiaires?

M. PELLETIER: La loi ne nous y autorise pas. L'auditeur général ne signerait pas les ordres de paiement pour leurs appointements.

M. CARVELL: Ne pourriez-vous pas révoquer ces agents et les renommer le lendemain à titre provisoire?

M. PELLETIER: Non.

M. LEMIEUX: L'inconvénient, c'est que les examens pour les agents du service ambulant sont bien trop sévères. En certaines provinces, le ministre doit éprouver de l'embarras pour recruter des agents du service ambulant. Dans les provinces situées à l'ouest des Grands lacs, ces employés reçoivent, il est vrai, 15 p. 100 de plus qu'ailleurs. De mon temps, j'ai éprouvé force embarras à faire le recrutement de bons agents pour ce service, car les appointements sont d'un chiffre peu élevé et les examens imposés à ces employés sont aussi ardus que ceux qu'on exige des étudiants d'universités. On ne saurait s'attendre qu'un étudiant d'université consacre sa vie à cette besogne d'agent du service ambulant. C'est une tâche fort fastidieuse; il s'en faut de beaucoup qu'elle soit toujours hygiénique et parfois elle est très périlleuse. A mon avis, le ministre pourrait apporter à la loi des modifications tendant à rendre moins difficiles qu'ils ne le sont aujourd'hui les examens exigés des agents du service ambulant. Il a parfaitement raison de nommer au permanent un agent de ce service qui s'est bien acquitté de sa tâche pendant un an et a prouvé qu'il possédait les aptitudes voulues. Ces temporaires sont désignés sous le titre d'agents du service ambulant, mais en réalité, ce sont de simples aides. Ils sont employés à ce dernier titre pour une année, et l'auditeur général ne voudrait pas approuver le paiement fait, au delà de l'année, à un employé qui prend le nom d'agent du service ambulant, mais qui n'est qu'un aide.

M. CARVELL: L'honorable député (M. Lemieux) a-t-il lu le paragraphe *c*? Si je ne me trompe, cette disposition porte que si l'agent du service ambulant demeure assez longtemps, ses appointements annuels s'élèveront jusqu'à $1,000.

M. PELLETIER: Il ne demeure pas au delà d'une année au service s'il n'a pas subi l'examen avec succès.

M. MURPHY: Cet examen s'applique à l'augmentation du traitement, non pas à l'admission en titre.

M. PELLETIER: La règle porte que le candidat peut demeurer au service un an.

M. CARVELL: Le ministre voudrait-il bien laisser règlements et statuts de côté et se rappeler que nous délibérons ici une loi dont il s'agit de déterminer l'interprétation? Qu'il se cantonne donc dans la question en discussion, au lieu de s'attarder à discuter les statuts et règlements du passé. L'auditeur général ne veut pas signer les ordres de paiement. Il est possible qu'il en ait été ainsi par le passé. De l'avis du ministre, après l'adoption du paragraphe *c*, l'auditeur général ne sera-t-il pas obligé de respecter cette disposition législative?

M. PELLETIER: La chose ne saurait faire doute. J'ai peut-être employé une expression qui ne comportait pas le sens que j'avais à la pensée. J'aurais peut-être dû employer le mot "loi" au lieu de "règlement". La loi actuelle nous interdit d'employer pendant plus d'un an un agent du service ambulant qui fait son stage. A l'expiration des douze mois, s'il n'a pas subi l'épreuve du concours, il lui faut quitter le service. J'ai employé le mot "règlement", mais c'est la "loi".

M. CARVELL: A quoi tend le nouveau texte ?

M. PELLETIER: Le nouveau texte tend à relever le chiffre des appointements et à garder au service les agents stagiaires qui ont donné la preuve de leurs aptitudes.

M. CARVELL: Pendant quatre ans de plus?

M. PELLETIER: Oui.

M. CARVELL: Quel est le chiffre de l'augmentation annuelle?

M. PELLETIER: La nouvelle loi porte le chiffre des appointements annuels de $600 à $800. De $800 à $1,400, d'après la teneur actuelle de la loi, le chiffre de l'augmentation annuelle est de $50; nous portons ici ce chiffre à $100.

M CARVELL: Tout agent du service ambulant peut donc demeurer au service quatre ans sans subir l'épreuve du concours?

M. PELLETIER: Il lui faut passer l'examen s'il tient à demeurer au service encore une année.

M SINCLAIR: Ce paragraphe ne le dit point.

M. PELLETIER: L'objectif visé par cette résolution, c'est de conserver au service des agents qui y sont actuellement et qui se sont bien acquittés le leur tâche. Le texte ne dit point qu'à l'avenir nous aurons le droit d'employer pendant plus d'un an les agents du service ambulant qui seront engagés plus tard.

M. CARVELL: En d'autres termes, ceux qui sont employés à titre d'agents provisoires n'atteindront donc jamais le maximum des appointements accordés aux agents réguliers des bureaux ambulants?

M. PELLETIER: Non. Il y a deux examens. Cette explication répondra en partie au député de Rouville (M. Lemieux). D'abord, le candidat entre sans examen. Il ne saurait demeurer au service plus d'un an. Pour obtenir de l'emploi il doit passer l'examen préliminaire. C'est une épreuve des plus facile, qui ne porte que sur quatre matières ou connaissances d'ordre élémentaire, comme la lecture et l'écriture, la connaissance des quatre premières règles de l'arithmétique. Mais l'employé ne saurait bénéficier du traitement de $1,000 sans avoir subi l'examen d'aptitude.

M. MURPHY: Par quel procédé ou quel mécanisme, l'employé, à la fin de la période stagiaire, d'agent provisoire qu'il était, devient-il agent en titre? Le ministre peut-il, à sa discrétion, faire le choix ou bien suffit-il de passer l'examen?

M. PELLETIER: Les deux conditions doivent être réunies. L'employé doit passer l'examen; mais, bien qu'il ait pu subir l'épreuve avec succès, si ses services n'ont pas donné satisfaction, le ministre n'est pas tenu de le nommer.

M. SINCLAIR: Au dire du ministre, le paragraphe *c* ne s'applique qu'aux agents actuellement au service de l'Etat et on n'a nuellement l'intention d'en faire l'application à ceux qui seront nommés à l'avenir. Alors, il faudrait apporter à ce paragraphe quelque modification comme celle-ci: "Aujourd'hui au service du département" à la suite des mots "agents stagiaires du service ambulant". Autrement, le ministre pourrait nommer des agents à titre provisoire, les conserver au service pendant quatre ans et relever le chiffre de leurs appointements jusqu'à $1,000; et il pourrait ainsi encombrer le département d'employés n'ayant pas les capacités voulues.

M. PELLETIER: Il y a bien du vrai dans l'observation de l'honorable député. Le texte en discussion n'exprime pas parfaitement l'idée qui l'a inspiré. Au demeurant, j'ai sous les yeux le texte même du bill et à mon sens il est bien plus clair.

M. CARVELL: Nous n'avons pas le bill sous les yeux. Le ministre voudrait-il bien en donner lecture?

M. PELLETIER: Le texte porte:

> Celui qui n'a pas passé l'examen de rigueur exigé par la loi du service civil peut être employé comme stagiaire dans le service ambulant pour une période d'une année ou plus.

Ce texte est lucide.

M. CARVELL: Sans doute, mais le paragraphe *c* modifie la disposition portant que cet employé ne saurait être employé au delà d'une année. Cette disposition autorise le ministre à augmenter les appointements annuels de l'employé de $100 et à le conserver au service pendant quatre ans.

M. PELLETIER: Je l'avoue, cette interprétation est possible, quand on lit la résolution. Mais quand on lit le bill...

M. CARVELL: Le ministre voudrait-il bien nous passer le bill? Nous n'en avons pas d'exemplaire.

M. LEMIEUX: Le changement est automatique.

M. PELLETIER: L'employé n'est nommé qu'à la suite d'un stage d'une année. Après ce stage, s'il passe l'examen préliminaire, il est nommé titulaire par décret rendu en conseil; puis il reçoit automatiquement $100 d'augmentation annuelle, jusqu'au maximum de $1,000.

M. LEMIEUX: Alors, s'il passe son examen de capacité, il est mis sur un pied

d'égalité avec les autres agents du service ambulant?

M. PELLETIER: Parfaitement.

M. CARVELL: Quel est le numéro du bill?

M. PELLETIER: Il n'a pas de numéro; il n'a pas encore été présenté. Nous en sommes encore à délibérer la résolution, et voilà pourquoi je suggère de remettre le débat jusqu'au moment où nous débattrons le bill en comité. A cette étape, nous pourrons faire une discussion approfondie de la question. En attendant, j'appellerai l'attention des fonctionnaires ministériels sur les observations qu'on vient de formuler. Je tiens moi-même à ce que la question soit élucidée.

M. CARVELL: Je vous demande pardon; je croyais que nous étions à discuter le bill en comité.

M. LEMIEUX: Je tiens à convaincre mon collègue (M. Carvell) que j'avais raison. A cause de l'examen fort ardu qu'on impose aux agents du service ambulant, le ministre des Postes est parfois obligé d'employer des agents temporaires. Ils ne sont employés qu'à titre de journaliers; ils touchent la rémunération du journalier, et ne sauraient recevoir d'avancement, à moins de prouver qu'ils possèdent les capacités voulues. D'après ce projet, ils seront nommés aux appointements annuels de $600 et recevront $100 d'augmentation annuelle jusqu'au maximum de $1,000. Puis, s'ils passent avec succès l'examen de capacité, ils se trouveront sur un pied d'égalité avec les agents réguliers du service ambulant et ils peuvent attendre un maximum de rémunération annuelle de $1,400.

M. CARVELL: Je partage l'avis de mon collègue (M. Lemieux), seulement je dois ajouter que j'ai vu quelques-unes de ces questions d'examen, et, à mon avis, c'est du dernier ridicule. Qu'importe-t-il qu'un agent du service ambulant puisse nommer la capitale de quelque province de Chine ou du royaume de Siam?

M. PELLETIER: L'honorable député se trompe; on ne pose pas d'aussi ridicules questions aux agents du service ambulant qui subissent leur examen.

M. CARVELL: J'ai vu les questions d'examen et quelques-unes me semblent ridicules. Ce que le ministre devrait faire serait de modifier l'examen et de ne pas s'arroger le droit de se frayer ainsi de force un passage à travers la loi du service civil. Qu'on réduise l'examen à de justes proportions et on obtiendra sans peine un nombre suffisant d'agents possédant les capacités requises voulues. Les connaissances que doit posséder tout candidat pour bien remplir la charge d'agent du service ambulant se résument à la connaissance de l'anglais, à la capacité de déchiffrer toutes espèces d'écritures, à une connaissance intime de la géographie du Canada et de plusieurs autres pays. L'acquisition de ces connaissances demanderait peut-être une année. Mais si le ministre veut m'en croire, il simplifiera l'examen, la réduisant au nécessaire, et qu'il ne s'arroge pas trop du pouvoir.

SANCTION ROYALE.

L'huissier du Sénat, M. Ernest-John Chambers, apporte le message suivant:

Monsieur l'Orateur, Son Honneur le suppléant de Son Altesse royale désire la présence immédiate de cette honorable assemblée dans la salle des délibérations du Sénat.

En conséquence, la Chambre se rend dans la salle des délibérations du Sénat.

Et à son retour,

M. l'ORATEUR informe la Chambre que Son Honneur le suppléant de Son Altesse royale le Gouverneur général a bien voulu, au nom de Sa Majesté, donner la sanction royale aux bills suivants:

Loi concernant le chemin de fer national Transcontinental.

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

Loi concernant la compagnie de chemin de fer West Ontario Pacific.

Loi concernant la compagnie de chemin de fer Tilsonburg, Lake Erie and Pacific.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa.

Loi concernant la compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve.

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

Loi constituant en corporation le compagnie de chemin de fer Central Western Canada.

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

Loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Pacific, Peace River and Athabasca.

Loi concernant la compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic.

Loi concernant la compagnie de chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manuan.

Loi concernant la compagnie de chemin de fer Ottawa à l'Ungava.

Loi concernant la compagnie de chemin de fer Thessalon et Northern.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo.

Loi concernant la compagnie de chemin de fer central du Canada.

Loi concernant la compagnie de chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche.

Loi concernant la compagnie de chemin de fer Lake Erie and Northern.

Loi concernant la Canadian Railway Accident Insurance Company et à l'effet de changer son nom en celui de The Globe Indemnity Company.

Loi concernant la Vancouver Life Insurance Company of Vancouver (C.-A.), et à l'effet de changer son nom en celui de Vancouver Life Insurance Company.

Loi concernant la compagnie du tunnel et du pont de Burrard-Inlet.

Loi concernant The Acadia Loan Corporation et à l'effet de changer son nom en celui de The Mortgage Corporation of Nova Scotia.

Loi constituant en corporation The Bank of Alberta.

Loi concernant la Sterling Trusts Corporation.

Loi modifiant une loi concernant l'établissement et les dépenses de la commission mixte internationale créée par le traité des eaux navigables, du onze janvier mil neuf cent neuf.

Loi concernant la Queen's University à Kingston.

Loi concernant la McClary Manufacturing Company.

Loi concernant la British Trust Company.

Loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Norfolk à Elgin.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie.

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

Loi modifiant la loi des poids et mesures.

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour les dépenses du service public durant les exercices expirant respectivement le 31 mars 1914 et le 31 mars 1915.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX COMMIS AMBULANTS DES POSTES.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le projet de résolution tendant à modifier la loi des postes. (Présidence de M. Blondin.)

M. NESBITT: Est-ce que l'indemnité de parcours par mille s'applique aux agents surnuméraires?

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): Oui. En route, il leur faut prendre leurs repas et acquitter leurs comptes d'hôtellerie, et c'est dans ce but qu'on leur accorde cette indemnité. Le stagiaire y a tout autant droit que l'agent titulaire.

M. NESBITT: Je ne saurais me ranger absolument à l'avis du député de Carleton (N.-B.), au sujet de la simplification des examens. N'ayant pas sous les yeux les questions d'examen, je ne saurais en préciser la nature; mais, après avoir été au service un certain nombre d'années, ces employés devraient être en mesure de subir avec succès leur examen, s'ils ont la moindre intelligence. Quand le ministre déposera son bill, il devrait nous donner le renseignement demandé relativement à l'autre bill: à savoir, le nombre d'employés intéressés et le chiffre de l'augmentatiotn de traitement.

M. PELLETIER: J'aurai ce renseignement.

M. BOIVEN: Le ministre pourrait sans doute nous donner un aperçu de la nature de l'examen.

(Il est fait rapport sur le projet de résolution, qui est adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. M. PELLETIER demande à déposer un projet de loi (bill n° 147) tendant à modifier la loi des postes.

Cette motion est adoptée.

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 71) déposé par M. Hazen, tendant à refondre et modifier la loi de la pêche et des pêcheries.

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF AUX PRODUITS DE L'INDUSTRIE LAITIERE.

L'hon. M. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture) propose la 2e lecture du bill (n° 112) tendant à réglementer la fabrication et la vente des produits de l'industrie laitière et à interdire la fabrication et la vente des beurres artificiels.

M. CARVELL: Le paragraphe *b* de l'article 5 du bill à l'étude interdit absolument de refondre, de clarifier de nouveau ou de soumettre à un deuxième barattage toute espèce de beurres. C'est une pratique fort en vogue d'envoyer aux fabriques les beurres venant de la laiterie, pour qu'ils y subissent un deuxième barattage. On produit ainsi un meilleur article et ce beurre est emballé sous une forme plus attrayante. Le ministre voudrait-il bien nous dire la raison de ce changement?

M. BURRELL: Ce bill est, sous une large mesure, la refonte de la 8e partie de la loi d'inspection et de ventes qui est elle-même la refonte des diverses lois relatives à l'industrie laitière adoptées de 1886 à 1896.

Quelques-unes des dispositions du bill à l'étude sont empruntées de la loi concernant l'inspection et la vente des denrées, dans la conviction qu'il serait préférable d'inscrire au code une loi entièrement distincte pour les produits de l'industrie lai-

tière. Dans l'article d'interprétation du bill, article 3, il figure certaines dispositions devenues nécessaires en vue de la clarté, et embrassant certains produits nouveaux introduits dans l'industrie laitière depuis l'adoption de la loi primitive. L'article 4 correspond aux articles 284, 285 et 287 de l'ancienne loi et embrasse en outre les fabriques de poudre lactée ou de caséine, les stations d'expédition de lait ou de crème, et les établissements pour l'embouteillage du lait. On ne saurait invoquer la loi, dans sa teneur actuelle, pour diriger les poursuites contre ceux qui fournissent du lait falsifié à ces établissements, vu que la chose n'est pas mentionnée dans le texte. L'article 5, spécialement signalé à mon attention par l'honorable député, est la refonte des articles 298 et 299 de la loi concernant l'inspection et la vente des denrées. Le mot "oléomargarine" figure au paragraphe *a*, et les paragraphes *b* et *c* remplacent l'article 299 de la loi d'inspection et de vente des denrées. L'article 298 de la loi primitive est ainsi conçu:

Personne ne peut fabriquer, ni importer au Canada, ni tenir, ni vendre, ni avoir en sa possession pour la vente, de l'oléomargarine, de la beurrine ni aucun autre prétendu succédané du beurre, fabriqués en totalité ou en partie avec des matières grasses autres que celles du lait ou de la crème.

L'article 299 est ainsi conçu:

Personne ne peut mêler dans le beurre ni acide, ni alcali, ni substance chimique ou autre qu'on y introduit ou dont on se sert pour que le beurre absorbe de l'eau ou quelque quantité de lait ou de crème, ni fabriquer, ni importer au Canada, ni tenir, ni vendre, ni exposer en vente, ni avoir en sa possession pour le vendre du beurre refait ou du beurre de fabrication artificielle.

C'est là le beurre auquel fait allusion l'honorable député et que l'on refait au moyen d'un deuxième barattage. S'autorisant de l'article primitif figurant au statut, nombre de négociants peu scrupuleux du pays avaient pris l'habitude d'ajouter de l'eau au beurre sans faire usage d'acide, d'alcali ou autre substance chimique; et les tribunaux soutenaient que, bien qu'on pût prouver que le beurre contenait 25 à 30 pour 100 d'eau au delà de la limite autorisée de 16 pour 100, il fallait aussi prouver qu'on avait employé quelque acide, alcali ou autre substance chimique. Le résultat fut qu'à Montréal surtout quantité de beurre fut soumis à un deuxième barattage, additionné d'eau sans emploi de substances chimiques ou d'acides, et les tribunaux refusaient presque tous de condamner les délinquants, parce qu'il n'était pas prouvé qu'on eût ajouté ces substances. En nombre de circonstances, des individus firent des milliers de dollars en soumettant le beurre à un nouveau barattage et en le refaisant de sorte qu'il contenait 40 ou 45 pour 100 d'eau. C'était là non seulement une flagrante injustice à l'endroit des producteurs, mais une insigne fraude au détriment des consommateurs sans compter le renchérissement de la vie qui en résultait. Nous avons donc inséré au bill le paragraphe *c* qui est ainsi conçu:

fondre, clarifier, raffiner, baratter ou autrement traiter du beurre pour obtenir le produit généralement connu sous le nom de "beurre refait" ou "fondu" ni ajouter au beurre aucun lait ou crème quelconque.

L'observation de l'honorable député au sujet de l'interdiction du nouveau barattage est peut-être bien fondée; mais s'il savait combien est active la fabrication de ce beurre refait, il comprendrait que c'est le seul moyen de déraciner cet abus.

M. CARVELL: Le ministre n'a peut-être pas bien tenu compte de la situation dans la rédaction de son bill; car le paragraphe *c* décrète que c'est un acte criminel de

fondre, clarifier, raffiner, baratter ou autrement traiter du beurre pour obtenir le produit généralement connu sous le nom de "beurre refait" ou "fondu" et d'ajouter au beurre du lait ou de la crème.

Le paragraphe *k* de l'article d'interprétation donne du beurre refait la définition que voici:

"beurre refait" ou "beurre fondu" signifient tout beurre qui a été fondu, clarifié, raffiné ou soumis à un deuxième barattage.

Celui qui ferait un nouveau barattage du beurre, sans addition d'eau, serait coupable d'un acte criminel, d'après cet article; bref, toute tentative de refaire le beurre est un délit. Sans doute, si par "beurre refait" on entendait du beurre contenant plus de 16 p. 100 d'eau, ce serait parfait; mais malheureusement, le paragraphe *k* ne dit pas que le "beure refait" contient une quantité spécifiée d'eau.

M. BURRELL: Commercialement, la difficulté qu'appréhende l'honorable député ne se présentera guère, car la quantité de beurre ainsi traitée serait quantité presque négligeable. L'objection soulevée par l'honorable député a sans doute sa valeur; mais tout cela sera examiné par le comité. Les principales dispositions du bill ont été l'objet d'une soigneuse étude de la part de notre conseiller légiste et du

commissaire de l'industrie laitière. Je désire renvoyer le projet au comité de l'agriculture, où il pourra être examiné à fond.

M. G. BOYER (Vaudreuil): Monsieur le président, cette refonte de la partie VIII de la loi des inspections et de la vente, telle qu'elle a été modifiée par le chapitre 35 des Statuts de 1908, arrive bien, surtout dans une époque où tous les efforts tendent à perfectionner davantage notre industrie laitière, la première loi étant devenue insuffisante, je félicite l'honorable ministre de l'Agriculture de la remanier suivant le temps et les exigences. Aussi j'approuve cette loi de grand coeur, et ce n'est pas pour la critiquer que je me lève, au contraire, j'aimerais même qu'on la rende encore plus maniable en donnant aux autorités provinciales l'avantage d'opérer en vertu de cette loi. Avec sa forme actuelle, les officiers du département de l'Agriculture fédéral seul ont juridiction et peuvent exercer les pouvoirs qu'elle confère, tandis que les départements d'agriculture provinciaux, qui eux aussi possèdent une organisation complète: écoles et inspecteurs, conférenciers, etc., pour le développement constant de l'industrie laitière, n'ont aucuns moyens légaux qui leur permettent de valider leurs procédures en justice.

Ils ont bien leurs règlements locaux, mais ces règlements valent ce qu'ils valent et devant la loi n'ont aucune valeur, puisque toute question touchant le commerce relève du pouvoir fédéral.

Autrefois, le gouvernement fédéral avait à son emploi des analystes de district qu'il envoyait ici et là. Les demandes étaient alors peu nombreuses.

L'industrie laitière n'était qu'à son début, mais quand elle prit de l'essor et que les cultivateurs y virent leur profit dans une exploitation plus large, les gouvernements provinciaux n'attendirent point les bons offices du département de l'Agriculture d'Ottawa; ils s'organisèrent pour développer cette industrie aussi rapidement que possible et, en conséquence, on vit surgir dans les départements d'agriculture des provinces, des branches dont le travail des officiers était exclusivement diriger pour le succès de l'industrie laitière. Les gouvernements d'Ontario et de Québec déléguèrent des pouvoirs à des sociétés dont l'objet particulier était identique au leur. C'est ainsi qu'originèrent la Western et la Eastern Dairy Association, pour Ontario, et la Société d'industrie laitière pour la province de Québec.

Ces diverses sociétés provinciales, dont l'organisation et les opérations ont démontré tant de succès réels, possèdent chacune des lois et des règlements, reconnus par leurs gouvernements, en vertu desquels elles poursuivent leur oeuvre admirable chez les producteurs de lait; elles exercent une surveillance immédiate sur tous les produits laitiers dans leur province.

Ces sociétés possèdent des inspecteurs dont les fonctions sont d'expérimenter la valeur, la qualité du lait, la propreté, le mode de fabrication, la manipulation du lait dans les fabriques, enfin tout ce qui entre dans le domaine de la fabrication du beurre et du fromage et des laits manufacturés.

Or, pour que cette présente loi soit efficace, il faudrait qu'elle autorisât les inspecteurs des gouvernements provinciaux et également les sociétés d'industrie laitière qui ont des inspecteurs sous leur contrôle, de tester devant les cours de justice, par le moyen de cette loi fédérale, afin que leur témoignage ait force de loi.

Il existe aujourd'hui une anomalie, qu'il est nécessaire de faire disparaître, si nous ne voulons pas porter un mauvais coup à notre industrie laitière. Tous, nous savons l'apathie qui règne chez les producteurs de lait à se conformer aux lois de l'hygiène et de l'honnêteté. Le rôle des inspecteurs est de faire rentrer les récalcitrants dans l'observance des lois et d'encourager les hommes progressifs dans la voie du progrès commun.

Malheureusement, à l'heure présente, les tribunaux des deux provinces ont déclaré inconstitutionnelle toute poursuite intentée par un de ces inspecteurs provinciaux contre les producteurs de lait pris en défaut. Aucune poursuite de ce genre, m'informe-t-on, ne peut être prise sans une permission du ministre de l'Agriculture du Gouvernement fédéral et même il faut que la poursuite et la preuve soit établie par le même département.

Des poursuites de cette nature, prises contre certaines gens qui compromettaient beaucoup notre industrie laitière par des procédés bien répréhensibles, ont été renvoyés par les cours de justice à Montréal, à Québec et ailleurs. Et entre autres, par l'honorable juge Lavergne, de la cour d'appel de Montréal.

Or, la loi que nous sommes en train de faire adopter par cette Chambre et que j'approuve dans son entier, dit à l'article 14 que le ministre pourra nommer des inspecteurs et autres personnes pour l'application de la présente loi, mais cela n'établit point que les inspecteurs provinciaux et autres seront ceux-là.

Enfin, je ne connais point les intentions du Gouvernement. Peut-être aurait-il celle de nommer des inspecteurs en assez grand nombre pour remplir l'office de ceux qui existent déjà dans chacune des provinces. Québec pour sa part en compte 75 à 80, Ontario davantage. Si oui, ces inspecteurs seraient-ils à la disposition des départements d'agriculture provinciaux ou de sociétés d'industrie laitière provinciale?

Cependant, ne serait-il pas sage pour le moment d'intercaler dans la présente loi un amendement qui permettrait à tous les inspecteurs diplômés dans chaque province et employés par elles directement ou indirectement pour les fins de l'industrie de nos produits laitiers de pouvoir instrumenter et utiliser cette loi dans l'exercice de leurs fonctions?

Il va sans dire que ces dits inspecteurs déjà reconnus officiellement seront autorisés non seulement à faire des épreuves du lait, etc., et ce qui en découle, mais aussi à voir la précision des balances de la lacto-densimètre ou lacto-butyromètre, des pipettes et autres instruments dont on se sert dans l'industrie laitière; enfin, qu'ils seront autorisés pour faire exécuter la présente loi dans toutes ses dispositions. En tant qu'il s'agit de la province de Québec, le gouvernement provincial a un certain nombre d'inspecteurs pour les besoins d'inspection des fabriques qui ne sont pas sous le contrôle d'aucun syndicat organisé par la société d'industrie laitière, mais le plus grand nombre d'inspecteurs est sous le contrôle immédiat de la société d'industrie laitière. Comment et avec quelles prérogatives existent ces dits inspecteurs? Je lis à l'article 1963 des Statuts refondus de 1909—section XI—de la société d'industrie laitière:

1963. La Société, dans le but d'obtenir une diffusion plus prompte et plus complète des meilleures méthodes à suivre pour la production du lait, la fabrication des produits laitiers, et en général l'avancement de l'industrie laitière, peut subdiviser la province en divisions régionales, dans lesquelles des syndicats, composés des propriétaires de fabrique de beurre et de fromage et autres établissements laitiers peuvent être établis.

La formation et le fonctionnement de ces syndicats sont régis par les règlements établis par la société et approuvés par le Lieutenant-Gouverneur en conseil; et ces syndicats sont sous la direction et la surveillance de la société.

A ces syndicats, le Lieutenant-Gouverneur en conseil peut accorder, sur les fonds publics, une subvention égale à la moitié des dépenses engagées pour le service d'inspection et d'enseignement organisé dans le syndicat, y compris le traitement d'inspecteurs, leurs frais de voyages et autres dépenses en relation directe avec tel service, mais ne devant pas excéder trois cents piastres pour chaque syndicat. Cette subvention peut être payée à l'inspecteur même du syndicat.

Il est loisible au Ministre d'accorder, en outre, à chaque inspecteur de syndicat une prime d'encouragement variant de vingt-cinq piastres à cent piastres. S. R. Q., 1753a: 54 V., c. 20, s. 1; 63 V., c. 16, s. 1; 6 Ed. VII, c. 22, s. 3; 7 Ed. VII, c. 20, s. 1.

1964. Les inspecteurs y compris les inspecteurs généraux, et leurs assistants, sont nommés par le Lieutenant-Gouverneur en conseil, et doivent être des personnes expérimentées et être munies de certificats de compétence du bureau d'examinateurs mentionné en l'article 1966.

Leurs devoirs sont de surveiller la production et la fourniture du lait, ainsi que la fabrication du beurre et du fromage, dans les établissements ainsi organisés dans tels syndicats, et ce, conformément aux règlements faits par la dite société, et approuvés par le Lieutenant-Gouverneur en conseil.

Le Lieutenant-Gouverneur en conseil peut, en tout temps, annuler ou modifier ces règlements. S. R. Q., 1753b; 6 Ed. VII. c. 22, s. 4.

Comme nous le constatons par ces deux articles, les personnes qui ont charge de telles fonctions n'y arrivent qu'après des examens et avoir suivi la filière nécessaire à la nomination. Ce qui établit que les inspecteurs pour lesquels je demande le droit d'opérer par cette loi sont des personnes réellement qualifiées.

Je n'apprendrai rien peut-être à l'honorable ministre de la réforme importante que le gouvernement de Québec a décidé d'établir la saison prochaine dans le système d'inspection, parce que, lors de sa conférence avec les ministres d'agriculture provinciaux, l'honorable M. Caron a dû lui en parler.

Jusqu'ici la plus grande partie de l'inspection était confiée aux 68 inspecteurs de la Société d'industrie laitière. Ces inspecteurs sont rétribués moitié par le gouvernement, moitié par les propriétaires de fabrique qu'ils visitent. Pour conserver sa position, un inspecteur doit au moins avoir seize fabriques sous sa surveillance, les propriétaires ne sont contraints en aucune façon à cette inspection, cela leur est facultatif, mais l'immense majorité a compris les bienfaits de cette inspection et de cet enseignement; cependant l'anomalie signalée place les inspecteurs entre leur devoir et leur intérêt. Le Gouvernement va faire disparaître ce malaise. La pro-

vince va être divisée en cinquante districts d'inspection et les inspecteurs seront payés entièrement par le gouvernement, de sorte que les inspecteurs seront tout à leur aise pour exécuter leur fonction.

Cette réforme nécessitera une dépense de $65,000, soit $50,000 en salaire et $15,000 en dépenses casuelles, mais le gouvernement ne peut disposer que de $50,000. Nous avons l'espoir que le Gouvernement fédéral se chargera du reste et j'ose croire, monsieur le ministre, que votre département placera dans son contrat au moins une somme de $15,000 pour aider à cette inspection.

Or, pour rendre cette inspection effective, il serait à propos qu'une clause soit intercalée dans cette loi donnant aux inspecteurs provinciaux ou autres, la même autorité pour agir, par le moyen de cette loi, que tout officier fédéral.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour le 2e fois.)

M. BURRELL : Je proposerais que ce bill soit renvoyé au comité permanent de l'agriculture et de la colonisation. Telle n'a pas été l'habitude dans le passé, je crois, sauf une exception pour la loi sur le contrôle des graines de semence, mais je ne puis voir pourquoi la chose n'a pas été faite. Ce comité a les mêmes pouvoirs que le comité des chemins de fer et celui des banques et du commerce. Il a le pouvoir d'assigner des témoins et de les interroger quand il le veut. Je crois que cela épargnerait le temps de la Chambre en comité général, en renvoyant ce bill au comité de l'agriculture, on aura de meilleures occasions de le bien étudier.

M. l'ORATEUR: Dans le passé des bills semblables ont été renvoyés au comité de l'agriculture.

M. NESBITT : Avant l'adoption de la motion, je voudrais attirer l'attention sur l'article 5, ainsi conçu:

Personne ne fabriquera, n'importera au Canada, n'offrira, ne vendra ou n'aura en sa possession pour la vente de l'oléomargarine, de la margarine, de la butterine, ou autres subtitions pour le beurre, fabriqués en tout ou en partie d'un gras autre que celui du lait et de la crème.

Il y a de l'oléomargarine fabriquée avec du suif de bœuf qui se conserve aussi bien que le beurre, et je proposerai au ministre de modifier le texte de cet article, afin qu'il soit spécifié que personne ne la manufacturera ou offrira en vente pour du beurre. Si l'objet est vendu pour ce qu'il est réellement il n'y a aucun mal, puisque l'oléomargarine fabriquée avec du suif est, d'après les autorités, aussi pure et aussi saine que le beurre.

C'est ce que disent les meilleures autorités que je connaisse; et si de pauvres gens veulent manger de la margarine avec la connaissance de ce qu'ils mangent, je ne vois pas pourquoi on les en empêcherait. Je comprends que le ministre ne veuille pas qu'on en vende pour du beurre; ce serait frauduleux. J'ai vu de la margarine qui avait toutes les apparences du beurre et qui se conservait très bien.

M. BURRELL : Si on me permet de répondre aux remarques de mon honorable ami, je lui dirai qu'il a soulevé une question très importante et qui mérite d'être discutée. Je dois attirer son attention sur le fait que la loi déposée par l'ancien Gouvernement est absolument semblable à celle que nous discutons. Elle dit ce qui suit:

Personne ne fabriquera, n'importera au Canada, n'offrira, ne vendra ou n'aura en sa possession pour la vente de l'oléomargarine, de la margarine, de la butterine, ou autres substitutions pour le beurre fabriqués en tout ou en partie d'un gras autre que celui du lait et de la crème.

Je ne dis pas que l'oléomargarine est un produit de consommation malsaine, mais si vous permettez la vente d'un succédané ayant toutes les apparences du beurre quoique ne provenant pas des mêmes ingrédients, il vous faudra un nombre illimité d'inspecteurs pour en empêcher la vente à la place du beurre. Les Etats-Unis ont de grandes difficultés à ce sujet, et je crois que l'opinion générale du pays est opposée à la chose.

M. OLIVER: J'aimerais à dire un mot ou deux.

M. l'ORATEUR: Dans le moment ce serait irrégulier, à moins que l'honorable député ne veuille discuter la proposition de renvoyer le bill au comité.

(La motion est adoptée et le bill est renvoyé au comité de l'agriculture et de la colonisation.)

2e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA FALSIFICATION DES DENREES.

L'honorable BRUNO NANTEL (ministre du Revenu de l'Intérieur) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 99) tendant à modifier la loi sur la falsification des denrées alimentaires.

M. NANTEL: Comme ce bill traite du sucre d'érable, du sirop et autres produits

dans lesquels les cultivateurs sont intéressés, je propose qu'il soit renvoyé au comité permanent de l'agriculture et de la colonisation.

(Cette motion est adoptée.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE VANCOUVER.

Le projet de loi (bill n° 128) déposé par l'honorable M. Hazen, tendant à modifier la loi relative aux commissaires du port de Vancouver est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (terrain remis à la couronne).

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): A la dernière session du Parlement, l'on a adopté une loi constituant la commission du port de Vancouver. La commission comprenait trois hommes auxquels l'administration du port était confiée. L'article 14 remettait toutes les terres de la couronne aux commissaires du port, qui avaient toute autorité sur les grèves et autres propriétés. L'article 15 décrétait que tout revenu provenant de la localisation des lots de grève ou autrement assignés à des personnes quelconques par le Gouverneur en conseil devait être retenu par la corporation pour faire partie de son revenu général. A la dernière session, j'estimais que le gouvernement du Canada recevait, de ces loyers, à peu près $12,000 pour l'année. Cette somme a été payée aux commissaires pour diriger les affaires du port. L'article 14, qui remettait aux commissaires du port ces grèves et les propriétés de la couronne, décrétait qu'ils ne pourraient louer ces propriétés que pour un intervalle de vingt et un ans, sujet à renouvellement pour une autre période de vingt et un ans. Les commissaires du port nous ont demandé de modifier ces dispositions. Ils ont découvert qu'en certains cas et dans l'intérêt public, ils ne devraient pas être ainsi restreints dans leurs pouvoirs. Ils croient aussi qu'il serait désirable, dans certains cas, de concéder virtuellement ces propriétés, au lieu de les louer. J'ai actuellement en main l'explication d'un cas.

Les commissaires m'ont déclaré avoir constaté que la loi primitive n'était pas applicable en tant qu'il s'agissait de l'octroi de ces terres. Ils ont constaté qu'il était possible de faire une concession quelconque, et les commissaires ont soumis un ou deux cas au Gouvernement, où il serait d'intérêt public de concéder des lots. Entre autres, un particulier agissant de bonne foi, et après des années de remplissage, avait reculé la ligne des hautes marées de 75 pieds; il avait construit sur ce terrain nouveau un édifice de $125,000. Après que le terrain eût été prolongé de 75 pieds dans le port, des tiers ont acheté cette propriété, croyant qu'ils auraient titre non seulement au rivage et à la grève, mais aussi bien à la construction coûteuse qui s'y trouvait; mais ils ont découvert qu'ils n'avaient aucun droit au terrain sur lequel se trouvait la moitié de l'édifice. L'ancienne ligne de haute marée passait au centre de leur édifice, et d'après la loi adoptée l'an dernier, ni le Gouvernement ni les commissaires n'ont voulu leur donner raison. Nous n'avions ni autorité ni pouvoir, en vertu de cette loi, d'octroyer cette partie de terrain à laquelle ils avaient droit en équité.

Les commissaires du port ont demandé que cet article soit abrogé pour que le pouvoir de donner à bail et de disposer de ces lots riverains reste, comme auparavant, une prérogative du Gouverneur en conseil, avec une disposition stipulant qu'avant d'exercer cette autorité le Gouverneur en conseil demandera aux commissaires du port, lorsqu'une offre sera faite, un rapport sur la question et recevra leur avis à ce sujet avant de prendre aucune décision.

Ce bill abroge les articles de la loi de l'an dernier, assigne à nouveau cette autorité au Gouverneur en conseil et donne force de loi aux articles suivants:

14. Le Gouverneur en conseil peut autoriser le ministre de la Marine et des Pêcheries à accorder toute partie des terres comprises dans le havre, tel que défini par l'article 4 de la présente loi, par acte ou autrement, ou donner à bail lesdites terres durant tout terme ou tous termes d'années, mais la demande y relative doit être référée à la corporation qui fera son rapport sur les faits.

15. Le revenu provenant des lots riverains dans les limites du havre, et ci-devant donnés à bail par le Gouverneur en conseil ou la corporation; le revenu reçu par le Gouverneur en conseil ou la corporation, après le seizième jour de mai 1913, de tous lots riverains susdits dont il est à d'autres égards, disposé; et le revenu provenant de tous octrois et baux faits en conformité de la présente loi, seront payés à et retenus par la corporation et formeront partie du revenu général de la corporation.

Cela ne change rien au revenu que perçoit la corporation sur ces lots riverains, mais on a cru préférable de conserver à la couronne l'autorité de concéder ces lots et

de faire en sorte que le Gouverneur en conseil l'exerce après avoir obtenu des commissaires un rapport sur la convenance de disposer de ces lots.

M. CARVELL: Comme je le comprends, le ministre se réserve l'autorité de disposer de ces lots sans concours, mais simplement suivant les idées du Gouvernement et de la commission.

M. HAZEN: C'est régulier, cela se fait tous les jours et c'est ce qui s'est fait depuis des années. C'est ainsi que les lots riverains appartenant à la couronne dans tous les ports du Canada ont été concédés depuis un grand nombre d'années. La procédure suivie est celle-ci: une demande est faite pour obtenir une cession ou une location d'un lot riverain. La question est soumise à l ingénieur en chef du département de la Marine et des Pêcheries, qui fait un rapport sur la valeur locative ou, dans le cas où une concession est faite, sur le montant qui devrait être payé pour le titre de la propriété cédée en propriété. Ce rapport est soumis au ministre de la Marine et des Pêcheries et au ministre des Travaux publics et la concession, s'il y a lieu, est faite sur un rapport collectif, adressé au conseil par le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre des Travaux publics. L'ingénieur en chef du département de la Marine et des Pêcheries doit certifier que la concession ne nuira pas au port ou ne causera aucune obstruction, et le ministre des Travaux publics doit déclarer dans son rapport que la propriété ne sera pas nécessaire pour y ériger des constructions publiques. Ces documents sont soumis au conseil et c'est à lui de décider si la concession ou la location sera consentie comme le proposent les deux ministres qui ont étudié la demande. Il n'y a jamais eu de vente par encan public et je dirai à mon honorable ami pourquoi. En vertu de la loi qui régit la matière, celui qui est propriétaire de la grève ou du rivage a un droit naturel sur l'avant-grève. Il n'a pas un droit absolu sur le lot et nous ne pourrions pas faire une cession qui le lui donnerait, mais si nous accordons l'avant-grève à une autre personne que le propriétaire de la grève, ce dernier a le droit d'empêcher quiconque entrave son libre accès par eau à la terre qu'il possède et qui est contiguë à l'avant-grève. Vous seriez obligé de tenir compte des droits que le propriétaire riverain a sur la partie attenant à sa propriété et ce serait irrégulier, en vertu du droit coutumier, de vendre l'avant-grève à quelqu'un d'autre qu'au propriétaire riverain, de façon à lui enlever le privilège que la loi lui accorde sur le terrain attenant à sa propriété.

M. CARVELL: Si l'avant-grève était vendue, vous seriez tenu de le faire sous condition de respecter ses droits légaux.

M. HAZEN: Il en résulterait que vous n'en retireriez pas beaucoup. Vous devriez d'abord acheter le propriétaire riverain avant que l'avant-grève puisse être de quelque utilité à la personne à qui elle aurait été concédée. En admettant que certaines personnes achètent une partie d'une avant-grève, elles devraient acheter les droits du propriétaire riverain pour passer sur le bord de l'eau et avoir accès à leur propriété personnelle. En même temps vous ne pourriez pas non plus vous opposer à son passage, parce que c'est un droit qu'il a sur l'avant-grève. Aussi ce droit n'est pas vendu sans que son prix ne soit juste et convenable. Dans quelques ports on a appliqué une règle rigoureuse pour fixer le montant de la location par bail emphytéotique. Dans le port de Vancouver, il y a trois ans, les lots riverains étaient évalués à $10 par pied de façade et la location était fixée à 5 p. 100 de ce chiffre. Il y a deux ans, nous avons porté l'évaluation à $40 et la location était toujours 5 pour 100 du prix. Si la façade était de 50 pieds, la valeur aurait été fixée à $2,000, et 5 pour 100 de cette somme représenterait un loyer annuel de $100. Il existe d'autres cas pour lesquels il est très difficile d'arriver à fixer le prix du lot. Tout ce que l'on peut faire, c'est de juger de son mieux et de tenir compte des rapports des différents fonctionnaires du département. Quand le bill a été adopté l'an dernier, j'ai pensé qu'il serait préférable de faire passer l'autorité aux mains des commissaires du port, parce qu'il me semblait qu'habitant dans la ville et pouvant faire une étude spéciale des conditions du port, ils seraient mieux en état de fixer la somme à demander pour le loyer.

M. MURPHY: C'est-à-dire l'autorité de concéder et de louer?

M. HAZEN: Oui, et de fixer le loyer, etc. Mais cela n'a pas marché dans la pratique.

M. MURPHY: Vous revenez à l'ancien système?

M. HAZEN: Oui, avec cette exception qu'avant d'accorder un bail nous devrons recevoir le rapport des commissaires du port fixant la valeur de la propriété et

disant s'il est de l'intérêt du port de consentir à cette location.

M. SINCLAIR: Ce bill comporte aussi la question très importante de savoir si le port doit être maintenu libre sans passer aux mains de propriétaires particuliers. Avant tout, en donnant le terrain au commissaires du port de Vancouver, l'idée était qu'ils pourraient avoir la maîtrise sur le terrain riverain du port et de cette façon le rendre public en grande partie, parce que toute la difficulté dans des ports de ce genre c'est que si le rivage passe aux mains de propriétaires particuliers, il atteint un prix si élevé qu'il est impossible de faire du commerce dans ces ports. Dans quelques-uns des ports de l'autre côté de l'Atlantique, comme Glasgow, on a payé de très fortes sommes pour acquérir les droits des propriétaires particuliers, et quand un navire marchand veut utiliser le port, il paye un faible loyer au Glasgow Trust et il a l'usage des guindaux et autres appareils du trust. C'est là, je crois, le système idéal. Je ne sais pas si le ministre a examiné la question du système à adopter. Cela dépend en grande partie des commissaires de Vancouver. Mais pour moi, je considère que c'est faire un pas en arrière que d'avoir une disposition pour la vente absolue de la propriété, parce que dans ce cas la propriété passera à des propriétaires particuliers et échappera complètement au contrôle des commissaires du port. Une fois que le titre a été cédé et qu'un quai a été construit sur la propriété, celle-ci passe à un particulier et les commissaires du port n'ont plus de contrôle sur elle, sauf pour les tarifs à fixer. La question la plus importante est celle du système à adopter. Quand nous votons une loi pour accorder tout le terrain riverain d'un port à une corporation, devrions-nous lui permettre d'en disposer et de verser l'argent au Trésor public?

M. HAZEN: C'est ce que nous avons empêché dans le bill de l'an dernier. Nous n'avons pas accordé aux commissaires l'autorité de vendre.

M. SINCLAIR: Vous la leur accordez maintenant.

M. HAZEN: Le système adopté par le Gouvernement pour tous ces ports est contraire à la vente, mais il est en faveur de louer simplement pour une période de vingt et un ans. J'ai modifié les conditions du bail depuis dix-huit mois ou deux ans. L'ancien bail stipulait une durée de vingt et un ans et ensuite deux nouvelles périodes de vingt et un ans au même loyer, ce qui faisait dans la pratique un bail de soixante-trois ons.

M. SINCLAIR: N'est-ce pas assez long?

M. HAZEN: C'est trop long. J'ai dit à mon honorable ami que j'avais introduit un changement dans le système. Nous stipulons maintenant qu'à la fin de chaque période de vingt et un ans le chiffre du loyer sera soumis à un nouvel examen. La propriété peut avoir augmenté beaucoup de valeur. La condition imposée par la loi est que si le locataire et le Gouvernement ne peuvent pas s'entendre sur le prix du loyer, il sera fixé par la cour d'échiquier du Canada.

M. SINCLAIR: Ce bill n'autorise-t-il par une concession directe?

M. HAZEN: Je vais donner une explication sur ce point. Le système adopté par le Gouvernement est opposé à donner des concessions dans aucun de ces ports; mais comme pour tous les systèmes adoptés, il peut se rencontrer des circonstances exceptionnelles. Par exemple, des gens ont occupé à un endroit ou à un autre une partie de l'avant-grève, avant l'adoption du système en vogue actuellement et ont établi des industries manufacturières dans de grands bâtiments. Dans des cas semblables, comme cela est arrivé à Vancouver, nous devons considérer si des concessions doivent être accordées ou refusées. Il y a d'autres cas dans lesquels des gens demandent des emplacements pour y construire des élévateurs. Afin de faire ces constructions ils doivent émettre un grand nombre d'obligations garanties par la propriété. S'ils ont seulement la jouissance du terrain comme locataires ils ne peuvent pas émettre ces obligations aussi facilement que s'ils possédaient une propriété libre et il peut arriver que ce soit dans l'intérêt public de leur faire cette concession. Dans tous les cas l'intérêt public est protégé. Avant que le Gouvernement n'accorde un terrain à bail ou un titre de propriété ou fasse quoi que ce soit pour disposer du terrain il doit obtenir l'avis des commissaires du port pour savoir si l'opération est dans l'intérêt public—quel bail doit être consenti et quel loyer doit être exigé. Pour le port de Vancouver, j'aurais préféré laisser la question aux mains des commissaires du port, mais après une année de pratique, ils nous ont demandé de leur enlever cette charge.

Il y a des exceptions à toutes les règles et à tous les systèmes, mais le principe

suivi par le Gouvernement est de donner les terrains à bail et non d'accorder des titres de pleine propriété pour les lots riverains dans les différents ports. Il y a un certain nombre de ports pour lesquels des doutes très sérieux existent relativement à la propriété des lots riverains et quant à savoir si la couronne est représentée par le Gouvernement fédéral ou par le gouvernement provincial. La décision du conseil privé a laissé la question dans l'obscurité. La décision est que dans les ports qui étaient publics à l'époque de la confédération, les lots de grève appartiennent à la couronne représentée par le Gouvernement fédéral, mais dans les ports qui n'étaient pas publics à l'époque de la confédération, les lots de grève sont la propriété de la couronne représenté par les gouvernements provinciaux. Cela nous laisse dans une situation douteuse quant à la signification des mots "ports publics". S'agit-il d'un endroit réellement utilisé comme port public avant la Confédération, où les bateaux chargeaient ou déchargeaient des marchandises, un endroit où les navires venaient s'abriter dans le port et se mettre à l'ancre ou bien veut-on parler d'un lieu ayant la configuration physique et naturelle d'un port. Un cas à citer est celui du havre de Port-Arthur où les gens ont reçu des titres du gouvernement provincial. Ils se sont mis à construire des édifices et ont emprunté de l'argent sur cette garantie. Ils ont ensuite constaté que le titre de propriété était discutable et ils ont fait une demande de concession au gouvernement fédéral pour des propriétés dont ils avaient obtenu les titres en payant le gouvernement d'Ontario. La question devra être soumise de nouveau au conseil privé, bien qu'il ait déclaré, en établissant la règle que j'ai citée, que la question de décider si un endroit avait été ou non un port public dépendait des circonstances de chaque cas spécial et qu'il était très difficile d'établir un principe général. Quand la loi se trouve aussi peu claire, la seule chose que nous puissions faire est de l'appliquer en se conformant au bon sens et en usant d'une discrétion raisonnable.

M. SINCLAIR: Le ministre demandera-t-il au conseil privé d'éclaircir la question?

M. HAZEN: Il doit se faire un de ces jours un procès d'un commun accord entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et le gouvernement fédéral. La question doit se produire fatalement dans le port de Prince-Rupert et les autres ports situés le long de la côte. Elle ne sera pas soulevée pour Vancouver, parce que ce port était fréquenté par des navires et était considéré comme port public avant la Confédération. On peut en dire autant des ports de Victoria et d'Halifax. Mais pour quelques endroits sur les lacs, il est douteux qu'ils aient été des ports avant la Confédération; il y a des localités qui sont devenues des ports seulement par la construction de brise-lames et qui n'ont même pas la configuration physique ou naturelle de ports. Je ne doute pas qu'un jour ou l'autre, et ce sera bientôt, je crois, des démarches devront être faites pour régler cette question.

M. SINCLAIR: Quel bon port serait Halifax avec un brise-lames.

M. HAZEN: Halifax est un assez bon port même sans brise-lames.

M. McKENZIE: Je ne suis pas surpris que ce bill revienne pour être rafistolé. Je me souviens très bien de cette mesure quand elle a passé l'an dernier par la Chambre et le comité. J'ai protesté alors contre ses dispositions en faisant remarquer que c'était une loi des plus extraordinaires, mais le ministre a fait peu de cas de mes observations, il a pensé et la Chambre avec lui qu'il s'agissait d'une loi excellente. J'avoue que je n'en ai jamais vu une pareille. Il a pu se produire des cas où des propriétés de grande valeur appartenant d'une façon absolue à la couronne ont été cédées à des particuliers, mais je n'ai jamais entendu parler d'une chose pareille. D'autre part, il peut y avoir quelque difficulté à faire passer un titre de propriété de la couronne à un simple citoyen ou à une corporation. Mais le moyen le meilleur et le plus sûr est certainement que la couronne conserve la propriété, qu'elle soit représentée par les provinces ou par le gouvernement fédéral, jusqu'à ce que le titre soit transféré d'une façon définitive et absolue. Il me semble que c'est une méthode très peu satisfaisante que de transporter les droits de la couronne à quelque corporation particulière qui pourrait jouir de ces droits quant à ces terrains.

Je ne peux pas concevoir que cette méthode puisse être suivie en donnant satisfaction. C'est pourtant ce qui a été fait l'an dernier. Je ne suis pas surpris que le ministre revienne nous dire que la loi ne s'applique pas d'une façon satisfaisante et qu'elle doit être modifiée. Je ne trouve pas qu'il y ait un meilleur remède à appliquer que de laisser le droit coutumier en vigueur. Quand il s'agit de construire quelque édifice

sur ce terrain c'est, naturellement, une autre affaire. Si un quai particulier est construit sur la propriété, il ne doit pas nuire à la navigation. Il y a quelques années le Parlement a adopté une loi en vertu de laquelle le ministre des Travaux publics avait le pouvoir de régler des questions de cette nature. Le département de la Marine et des Pêcheries ayant le droit de contrôle sur la navigation aurait quelques droits également d'examiner une entreprise de ce genre. Mais si une intervention dans la navigation tombe sous le contrôle absolu du département compétent, quelle raison peut-il y avoir pour transférer ces droits à une corporation particulière telle qu'une commission d'un port? C'est ce que j'ai trouvé si extraordinaire l'an dernier et je ne suis pas surpris que des amendements soient nécessaires. En résumé, je dis que le titre de propriété de la couronne doit rester à la couronne et que s'il passe à un particulier en fief simple ou par bail, le contrôle de cette concession en fief simple ou par bail doit appartenir au Gouvernement fédéral ou à la province, suivant le cas.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté).

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX CREANCES CONTRE LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Le projet de loi (bill n° 122) déposé par l'honorable M. Reid, tendant à modifier la loi des petites créances relatives aux chemins de fer de l'Etat, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (procédure à suivre).

M. CARVELL : Je dois avouer tout d'abord que je ne connais pas grand chose à la loi des petites créances contre les chemins de fer de l'Etat, n'ayant jamais demeuré sur le parcours d'un chemin de fer de l'Etat.

Mais je sais qu'en 1910 une loi a été votée avec une disposition permettant d'intenter une action à un chemin de fer de l'Etat comme à un chemin de fer ordinaire. On a fait tomber sous la loi générale des chemins de fer la possibilité d'intenter cette action et je trouve que ce principe est excellent. Le ministre ne propose pas de modifier la mesure générale, mais il veut que le procès soit intenté au gérant général. C'est très bien et, quel que soit le défendeur, cela n'a pas d'importance du moment qu'il est indiqué.

[M. McKenzie.]

Mais le bill prévoit non seulement qu'un procès sera intenté au gérant général, mais que la dite action peut lui être signifiée ou à toute autre personne dûment autorisée par lui à accepter la signification ou recevoir l'action en pareil cas. Il me semble que le ministre impose une tâche très lourde au plaignant. Il n'oublira pas, en effet, qu'il s'agit de petites créances—j'ai oublié quelle est la limite.

M. McKENZIE: Cinq cents dollars.

M. CARVELL : Supposons qu'un citoyen de Glace-Bay désire intenter une action au chemin de fer de l'Etat pour avoir tué un mouton évalué à $5. S'il doit aller à Moncton pour signifier l'action au gérant général ou à quelque personne désignée par lui, cette signification lui coûtera plus que le montant de la réclamation. Je ne crois pas que le gérant général rendra la procédure plus facile aux plaignants en désignant dans chaque ville ou comté une personne à qui la signification pourrait être faite. Le ministre devrait étudier s'il ne serait pas bien de permettre que chaque agent du chemin de fer soit une personne compétente pour recevoir l'assignation. De cette façon le gérant général recevrait son avis en temps voulu et les procédures seraient de beaucoup simplifiées pour le plaignant.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): Il est vrai qu'en 1910 une loi fut votée autorisant des poursuites contre le Gouvernement par l'intermédiaire du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat. Cette loi limitait les réclamations à $200 et, en 1912, la limite des réclamations fut portée à $500. Le seul changement que nous proposons actuellement consiste à faire disparaître les mots "bureau administratif des chemins de fer de l'Etat" puisque ce bureau n'existe plus, et de les remplacer par les mots "gérant général". Je ne crois pas qu'il y ait à ce bill d'autres objections que celle que vient de mentionner l'honorable député de Carleton. J'avoue ne pas être très versé dans les questions légales, mais si la loi permettait d'assigner un simple agent, il pourrait arriver que les procédures ne fussent pas transmises à qui de droit et qu'un jugement fût obtenu avant que le gérant général eût pris connaissance de l'affaire. Mon honorable ami dit que l'assignation du gérant général entraîne des frais. N'est-ce pas la coutume d'envoyer ces documents par la poste et de charger un avocat d'une autre localité, de

Moncton, par exemple, de les signifier à qui de droit?

M. CARVELL: Oui, mais le demandeur est obligé de payer cet avocat. Je n'ai pas le texte de la loi sous la main, mais si mon honorable ami consulte la loi de n'importe quelle province, il verra qu'il est toujours permis d'assigner l'agent d'une compagnie quelconque, en faisant signifier les documents à son bureau ou place d'affaires. Puis qu'il s'agit d'amener le Gouvernement sous l'empire de la loi ordinaire, au sujet de ces poursuites, il n'y a pas de raison pour que l'assignation soit également soumise à la loi en vigueur dans les différentes provinces. Je suis convaincu que le Gouvernement n'éprouverait aucun ennui ni embarras en permettant l'assignatiton de l'agent autorisé ou de la personne chargée du bureau de la compagnie ou du Gouvernement, à l'endroit où le procès est intenté. Cet amendement ne donnerait pas encore autant de latitude en matière d'assignation que la loi générale en accorde dans les différentes provinces, mais il répondrait aux besoins de ceux qui auraient des réclamations à faire sous l'empire de cette loi. D'ailleurs, je crois que les agents n'apporteraient pas de retard à transmettre les documents à qui de droit; ces communications se font ordinairement avec beaucoup de ponctualité.

M. MURPHY: L'amendement que propose le ministre est probablement motivé par certains incidents survenus dans la pratique. S'il pouvait expliquer au comité ce qui a rendu cet amendement nécessaire, nous serions peut-être plus en état de juger de la valeur de l'objection soulevée par l'honorable député de Carleton.

M. REID: Le conseil d'administration a été aboli, il y a un an ou deux, et le changement est absolument nécessaire, pour que l'on sache à qui le bref doit être signifié.

M. MURPHY: Je parle de la question de la signification, soulevée par l'honorable député de Carleton?

M. REID: Il n'y a pas de raison pour que le gérant général ne donne pas des instructions à tous ses employés à ce sujet.

M. CARVELL: Pourquoi ne pas le dire dans la loi?

M. REID: Il me semble que le département des Chemins de fer et des Canaux aurait à obtenir l'opinion du département de la Justice sur ce point. J'admets avec l'honorable député de Carleton que ceux qui ont de petites créances à réclamer contre un chemin de fer de l'Etat devraient pouvoir faire signifier les poursuites avec le moins de frais possibles. Si le bill est adopté et si les instructions en question sont données, nous pourrons en faire l'expérience pendant un certain temps et maintenir la loi en vigueur, si elle donne satisfaction. Je crois qu'il vaut mieux s'en rapporter au Gouvernement et mettre la loi à l'épreuve avant de décréter définitivement que la signification pourra être faite aux agents.

M. CARVELL: Je ne fais pas cette objection dans un simple but de chicane. S'il ne survient rien d'imprévu, j'espère qu'avant un an les convois de l'Intercolonial circuleront dans l'ouest du Nouveau-Brunswick, et comme je gagne ma vie par l'exercice de ma profession, je compte bien que mes services seront retenus par quelques-uns de ceux qui auront des réclamations contre le chemin de fer. Quand un cultivateur réclame le prix d'une vache de la compagnie du Pacifique-Canadien, il s'adresse généralement à moi et je suppose qu'il fera la même chose, s'il a affaire à un chemin de fer de l'Etat. J'habite à 240 milles de Moncton.

Il en coûte beaucup plus de faire signifier les brefs à Moncton que de les faire signifier dans la localité où le dommage a été causé. Dans toutes les provinces, la loi pourvoit à la signification des procédures au représentant d'une compagnie. Je crois découvrir une lacune dans la proposition que fait l'honorable ministre. Si le gérant général, se conformant aux instructions du département, autorise certains employés à accepter les significations et si la couronne ou le gérant général fait défaut de comparaître, ce sera au demandeur à faire la preuve que la personne assignée était autorisée à accepter la signification et cette preuve pourra être difficile à faire. Si le ministre ne met pas une disposition spéciale dans la loi, je crois que la signification devra être faite au gérant général.

M. REID: Comment cette loi a-t-elle fonctionné depuis trois ans?

M. CARVELL: Je n'en sais rien. Je n'ai pas eu occasion de m'en occuper personnellement.

M. REID: Si le bill est réservé pour la troisième lecture, après avoir été adopté en comité, je prendrai tous les renseignements nécessaires et je consulterai aussi le ministère de la Justice.

M. CARVELL: La signification pourrait peut-être être faite aux chefs de gare.

M. SINCLAIR: Le surintendant de la division pourrait être autorisé à accepter la signification. Il y a un surintendant pour chaque division du réseau et une signification faite à ce fonctionnaire pourrait être considérée comme ayant été faite au gérant général.

Le ministre peut-il expliquer l'article 4 concernant les demandes reconventionnelles ou incidentes que Sa Majesté peut avoir contre un demandeur, dans toute action de cette nature? Je comprendrais que Mme Murphy, dont la vache a été tuée, eût une réclamation contre le Gouvernement; mais comment le roi pourrait-il avoir une réclamation contre Mme Murphy?

M. REID: Les changements apportés à cet article ne modifient en réalité que la rédaction et ils sont nécessités par le changement dans l'administration. Si les poursuites sont intentées contre le chemin de fer de l'Etat et si le Gouvernement a une réclamation contre le demandeur, contre Mme Murphy, par exemple, cette réclamation peut être invoquée comme compensation aux dommages réclamés.

M. CARVELL: Si Mme Murphy avait démoli la clôture ou la barrière, elle ne pourrait pas gagner son procès, puisqu'elle aurait été coupable de négligence; mais la couronne, par la même action, pourrait exiger le prix de la barrière, en faisant une demande reconventionnelle.

M. J. J. HUGHES: Ce serait un grand inconvénient pour les demandeurs de l'île du Prince-Edouard, si la signification ne pouvait pas être faite au surintendant dans cette province. Quand il s'agit d'une petite réclamation, on peut trouver trop coûteux d'avoir à faire faire la signification à Moncton.

M. McKENZIE: Cette question de la signification a déjà donné lieu à des discussions dans la Nouvelle-Ecosse. La juridiction des tribunaux est géographiquement limitée et un bref émis par un tribunal de la Nouvelle-Ecosse ne peut être signifié dans une autre province que dans certaines conditions exceptionnelles. Un bref de la Nouvelle-Ecosse n'est pas reconnu dans le Nouveau-Brunswick où réside le gérant général. Il devrait être stipulé dans la loi que l'action peut être signifiée à un représentant autorisé du chemin de fer, dans la localité où les dommages ont été causés, ainsi que le propose l'honorable député de Carleton (M. Carvell). Nous ne pouvons pas décréter qu'un bref aura force de loi au delà des limites de la province dans laquelle il a été émis.

(Il est fait rapport du bill.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LES INDIENS.

Le projet de loi (bill n° 114) déposé par l'honorable M. Roche, tendant à modifier la loi concernant les Indiens, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

M. LEMIEUX: Un ancien ami m'écrit au sujet de ce bill, et pour que le ministre soit mieux en état de répondre aux plaintes contenues dans cette lettre qui m'est adressée de la réserve de Caughnawaga, j'en donnerai lecture à la Chambre. En voici le texte:

Le plus vif désir des Indiens de Caughnawaga, c'est qu'il résulte quelque bien de notre humble requête.

La nature extraordinaire du projet de lois modifiant la loi concernant les Indiens déposé le 19 mars 1914, par l'honorable docteur Roche, est d'une trop grande portée et trop préjudiciable aux Indiens pour être discutée à fond dans une courte lettre.

Je ne commenterai qu'une seule de ces modifications (49a), pour faire voir jusqu'à quel point cette législation spéciale, demandée par notre protecteur officiel, méconnait les droits naturels de l'homme. Naturellement, la Chambre ne saisit pas les effets de cette loi, pas plus que le ministre qui la propose et qui, en sa qualité de tuteur des Indiens, est chargé de défendre leurs intérêts.

Autrefois, les Indiens étaient consultés chaque fois qu'il s'agissait de la cession ou de l'abandon d'une réserve. (Chapitre 81, S.R., 1906, article 49.)

Dernièrement, une nombreuse députation d'Indiens intelligents est allée trouver le ministre de l'Intérieur au sujet du bill qu'il se proposait de déposer pour modifier la loi concernant les Indiens.

Notre pétition comportait près de 400 noms et demandait à l'honorable docteur Roche d'exclure Caughnawaga, pour un grand nombre d'excellentes raisons. La première de toutes, c'est que nous ne sommes Indiens que de nom; nous pourvoyons à notre propre subsistance, nous exerçons des métiers etc. Les habitants de Caughnawaga sont connus dans toutes les parties du monde civilisé et cependant on nous refuse le titre de citoyens.

Le principe et la portée de la loi concernant les Indiens sont faux et préjudiciables à notre cause, parce qu'ils nous privent de la jouissance de nos droits naturels.

Nous ne participons pas à la confection des lois et souvent elles nous sont préjudiciables, mais nous devons quand même en subir les effets comme dans le cas des modifications actuellement soumises à votre honorable Chambre.

J'ai la conviction que la Chambre des communes ne votera pas la modification proposée (49a), ou que du moins elle n'en rendra pas l'application générale, car il n'y a personne dans la Chambre ou ailleurs qui connaisse nos aspirations et nos besoins mieux que nous-mêmes.

Je n'ai aucun doute que l'honorable docteur Roche n'aurait pas déposé ce bill, s'il avait été mieux renseigné. Il ne reste donc qu'à le corriger. L'honneur et la justice vous en font un devoir immédiat.

Si vous ne vous intéressez pas au sort des Indiens, l'injustice triomphera et vous aurez la mortification de vous dire que vous n'avez pas fait votre devoir. S'il arrivait que le bill 114 fût adopté, vous ne pourriez pas nous reprocher d'être injustes si nos soupçons étaient éveillés. Dans ce pays, la justice doit être égale pour tout le monde, que nous ayons la peau blanche, rouge ou de toute autre couleur.

Je ne veux pas fatiguer le lecteur et je crois en avoir dit suffisamment. Mon seul but est d'amener les hommes généreux et à l'esprit juste à étudier cette question plus à fond et à exiger que le sujet soit discuté et examiné avec impartialité.

F. McD. Jacobs,
Chef.

J'espère que mon honorable ami fera savoir à M. Jacobs et à la tribu de Caughnawaga ce que lui et son département pensent de la question.

Sur l'article 1er—(pour établir des écoles industrielles).

M. OLIVER: Le ministre voudra-t-il donner des explications?

L'hon. M. W. J. ROCHE (surintendant des Affaires indiennes): Une note au bas de l'article explique toute la question. Dans certaine parties du Canada, il n'y a pas d'écoles auxquelles nous puissions envoyer les jeunes Indiens. Sous l'empire de la loi actuelle, nous ne pouvons envoyer les jeunes Indiens que dans les écoles qui reçoivent de l'aide du Gouvernement. Nous voulons donner plus de portée à la loi et être autorisés à envoyer les jeunes Indiens à toute autre école. Notre but est de faire déclarer qu'une école déjà existante est une école industrielle aux fins de la présente loi.

M. CARVELL: L'honorable ministre demande-t-il à être autorisé à déclarer qu'une école de campagne ordinaire, disons dans le comté de Carleton (N.-B.), sera une école à laquelle il pourra envoyer trois ou quatre jeunes Indiens? L'acte de l'Amérique britannique du Nord ne permet certainement pas cela. S'il est une chose bien reconnue, c'est que les écoles sont sous la juridiction des provinces. J'ai bien peur que mon honorable ami s'aventure dans une voie susceptible de causer bien des ennuis. J'ai parlé de la province du Nouveau-Brunswick parce que je vois dans une note, au bas de l'article, qu'une difficulté a surgi à Saint-Jean, où il y a un ou deux jeunes Indiens.

D'après l'interprétation que je donne à la loi du Nouveau-Brunswick, ces jeunes Indiens on le droit de fréquenter toute école publique de la province, puisque la loi dit que tous les enfants, entre cinq et vingt ans, ont le droit de fréquenter les écoles. Mais je ne crois pas que le Parlement puisse autoriser le ministre à dire que tels et tels enfants pourront fréquenter telle école et ne pourront pas fréquenter telle autre. Ce serait un empiètement sur les droits provinciaux. Le ministre ne peut pas avoir en vue les écoles ordinaires du pays, et c'est cependant ce que dit l'article en question.

M. ROCHE: Ce n'était pas notre intention.

M. CARVELL: Je vous crois parfaitement. Dans la province du Nouveau-Brunswick, nous avons un certain nombre d'écoles qui sont des écoles indiennes en ce sens et nous avons des écoles auxquelles le département accorde une subvention en argent. Ces écoles ne sont pas sous la juridiction des autorités scolaires de la province. Il n'y a aucun doute que le ministre pourrait être autorisé à envoyer des enfants à ces écoles, aux conditions qu'il pourrait stipuler, mais je ne vois quelle juridiction il pourrait exercer sur les écoles ordinaires d'un district scolaire du Nouveau-Brunswick, et ce que je dis de cette province s'applique également à toutes les provinces du Canada, aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

M. CARROLL: Ces écoles industrielles sont-elles supposées être des maisons de correction pour les jeunes Indiens incorrigibles?

M. ROCHE: Pas absolument; il y a des écoles industrielles où les enfants sont envoyés pour apprendre un métier et être mis en état de gagner leur vie. Elles diffèrent des écoles primaires ordinaires et il n'est pas du tout question ici d'empiéter sur les droits provinciaux. Mais il y a d'autres institutions, comme les couvents, qui seraient disposées à accepter les jeunes Indiens et nous voulons être autorisés à les envoyer à ces écoles, si des arrangements satisfaisants peuvent être conclus. Notre intention n'est pas d'imposer les jeunes Indiens à aucune école, quelle que soit la nature de cette école. Quand des arrangements satisfaisants pourront être conclus entre le département des Affaires indiennes et un couvent ou un pensionnat, pour la réception de ces jeunes Indiens, nous aurons le pouvoir de les envoyer à ces écoles

qui ne sont ni des écoles indiennes ni des écoles industrielles.

M. KYTE: Ne serait-il pas préférable de rendre cet article plus explicite? La note explicative dit:

Cet article autorise le Gouverneur en conseil à déclarer que toutes écoles, autres que des écoles industrielles, sont des écoles industrielles ou des pensionnats, et permet l'internement desdits enfants indiens et autres de la province de Nouveau-Brunswick, et de toute autre province dans la même situation.

Cet article me paraît rédigé en termes assez généraux pour s'appliquer aux écoles publiques du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse et, s'il est adopté dans sa forme actuelle, il faudra certainement l'amender pour en restreindre l'application aux écoles industrielles.

M. NESBITT: L'article dit: "toute école ou institution".

M. ROCHE: Cet article m'a frappé avant le commencement de la séance et j'ai pris des renseignements. Je prévois qu'il causera des embarras, car l'intention de l'auteur du bill n'est certainement pas de l'appliquer aux écoles ordinaires.

M. CARVELL: Existe-t-il dans le bill une disposition comportant que si une école est déclarée école indienne, le département est autorisé à lui accorder une subvention en argent? L'article 10 est ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut établir une école industrielle ou un pensionnat pour les Indiens, ou déclarer qu'une école d'Indiens déjà existante est une école industrielle ou un pensionnat, aux fins du présent article et de l'article qui suit.

Est-il dit, quelque part dans le bill, que si une école est déclarée école industrielle, vous avez le droit de la subventionner et de la mettre sous votre juridiction? Il peut y avoir dans le bill certaines dispositions pour faire concorder cet article avec le reste du bill.

M. ROCHE: Quand nous envoyons un enfant à une de ces écoles, elle reçoit une allocation de tant par élève, et elle est déclarée école industrielle aux fins du présent bill.

M. CARVELL: Si j'avais lu toute la loi, j'aurais peut-être trouvé quelque chose pour expliquer cet article, mais à le prendre isolément, il me paraît avoir une très grande portée.

M. ROCHE: Le règlement concernant cet article est ainsi conçu:

Sous l'empire des dispositions de l'article 10, chapitre 81, de ladite loi, tous les pensionnats industriels recevant une allocation *per capita* ou autre du gouvernement, pour l'instruction des enfants indiens, sont assimilés à des écoles et des pensionnats industriels, pour les fins des articles 10 et 11 de ladite loi.

M. CARVELL: Il en est peut-être ainsi en vertu des règlements faits par le département, mais ce n'est pas la question que nous discutons en ce moment. Nous discutons les pouvoirs que vous confère la loi. Tous les règlements que vous pourriez faire ne changeraient pas la loi.

M. SINCLAIR: Si le ministre désire résoudre la difficulté signalée par l'honorable député de Carleton, il pourrait y arriver en ajoutant après le mot "institution" les mots:

Sous la juridiction du département des Affaires indiennes.

L'article ainsi modifié serait rédigé comme suit:

10. Le Gouverneur en conseil peut établir une école industrielle ou un pensionnat pour les Indiens ou assimiler toute école ou toute institution sous la juridiction du département des affaires indiennes à une école industrielle ou un pensionnat pour les objets du présent article et de l'article qui suit.

M. ROCHE: Ce n'est pas le but que nous voulons atteindre. Nous pourrions faire cela sous l'empire de la loi actuelle.

M. SINCLAIR: Ne discutons-nous pas en ce moment la question de savoir s'il convient d'autoriser le Gouverneur en conseil à déclarer école industrielle n'importe quelle école de la province? Nous ne voulons pas conférer un pareil pouvoir au Gouverneur en conseil, mais je ne vois pas de raison pour que l'article ne soit pas adopté, si le pouvoir en question est limité aux écoles qui sont sous la juridiction du département.

M. CARVELL: L'amendement pourrait être rédigé comme suit:

Peut assimiler une école industrielle toute institution avec laquelle le département a fait un arrangement ou conclu un traité.

M. ROCHE: Cela serait plus conforme à la coutume généralement suivie dans le département. Je consens à réserver cet article pour voir s'il est possible de le modifier dans ce sens.

M. OLIVER: Au sujet du principe énoncé dans cet article, je n'admets pas que le Gouvernement délègue à un autre pouvoir le droit de priver quelqu'un de sa liberté. Sous l'empire de la loi actuelle, un jeune

Indien abandonné peut être privé de sa liberté et être placé dans une institution sous la juridiction et sous la surveillance du Gouvernement. Mais je m'oppose énergiquement à ce qu'une personne soit privée de sa liberté et détenue dans une institution qui n'est pas sous la juridiction de l'Etat. Sans vouloir être trop formaliste, je crois qu'un amendement dans le sens des observations faites par les honorables députés de Guysborough et de Carleton serait nécessaire, car même si le Gouvernement n'avait pas la direction absolue de l'école ou de l'institution, il exercerait une autorité suffisante pour être tenu responsable du caractère de l'institution et des soins et de l'attention accordés aux enfants qui y seraient détenus.

(L'article 1er est réservé.)

Sur l'article 2 (prise de terrain pour écoles).

M. CARVELL: Quelle est la raison de cet article?

M. ROCHE: Nous nous sommes déjà trouvés dans l'impossibilité d'obtenir du terrain à des endroits où nous en avions besoin pour des écoles, lorsque ces terrains étaient détenus en vertu de ce qu'on appelle des "location tickets." Nous n'avons pas pu décider les occupants de ces terrains à nous les céder pour y construire de nouvelles écoles, ou agrandir celles qui existaient déjà. L'article en question indique la procédure à suivre pour prendre possession du terrain dont nous avons besoin pour des fins scolaires.

M. CARVELL: Quelle est la signification des mots "location tickets" qui se trouvent dans le bill?

M. ROCHE: Sur certaines réserves il y a des terrains détenus individuellement, par des Indiens, en vertu de ce qu'on appelle un "location ticket" (certificat de concession.)

M. CARVELL: Le but de cet article n'est-il pas d'autoriser le département de prendre possession de terrains autres que ceux appartenant à la tribu ou à la réserve?

M. ROCHE: Pas du tout.

M. OLIVER: Quand ce bill reviendra-t-il en discussion?

M. ROCHE: Mon honorable ami désire-t-il qu'il ne soit pas remis à l'étude ce soir?

M. OLIVER: Je le préférerais. Je ne serai pas de retour immédiatement après les vacances de Pâques et je demande comme une faveur que l'étude de ce bill ne soit pas reprise en mon absence.

M. ROCHE: Je prendrai les arrangements nécessaires.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

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

Reprise de la séance.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles du bill (n° 123) déposé par M. Michael Clark, autorisant la compagnie du chemin de fer d'Atlin.

M. OLIVER: S'agit-il d'une nouvelle compagnie?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): Oui.

M. OLIVER: Que se propose-t-elle de faire? Si un membre du comité est en état de donner des explications autorisées sur la nature du bill et son objet, je crois que cela suffira.

M. HAZEN: Personne dans cette Chambre ne paraît être au courant de la question.

M. REID: Il vaut mieux réserver le bill.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT L'UNIVERSITE D'EMMANUEL COLLEGE.

La Chambre passe à la discussion sur les articles du bill (n° 89) déposé par M. McKay, concernant l'université de la Saskatchewan.

M. OLIVER: Quelle est la nature de ce bill?

M. McKAY: L'université de la Saskatchewan a été instituée en corporation par le chapitre 47 des Statuts de 1883; cette université devait être située dans les limites de ce qui était alors le diocèse de la Saskatchewan. On se rappelle qu'en 1883 les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta n'existaient pas; le territoire compris dans les limites de ces deux provinces faisait alors partie des territoires du Nord-Ouest et, par conséquent, le Parlement fédéral agissait dans la limite de ses attributions en votant cette loi et en instituant l'université en corporation. En 1905, une partie du territoire dans les limites duquel se trou-

vait cette université a été érigé en province. La législature de la province de la Saskatchewan, à tort ou à raison—je ne discute pas ce point de la question—vota une loi instituant une université provinciale, sous le nom d'université de la Saskatchewan, exactement le même nom qui avait été accordé à l'université qui fait l'objet du présent bill. La loi provinciale va plus loin et décrète qu'aucune autre université n'aura le droit d'accorder des diplômes ou de prendre le nom d'université de la Saskatchewan. Les personnes intéressées dans la première université consentent, pour éviter toute confusion dans les noms, à renoncer au titre qui leur appartient par droit de priorité et de prendre le nom mentionné dans le présent bill, savoir l'université du Collège Emmanuel. Je ne sais pas si c'est bien le moment de faire cette proposition, mais c'est mon intention de proposer un amendement à l'effet d'indiquer clairement qu'il s'agit de l'université de la Saskatchewan, érigée en corporation par une loi fédérale.

M. CARVELL: Ce détail est mentionné dans le considérant et la loi fédérale est indiquée.

M. SAMUEL SHARPE: L'honorable député (M. McKay) peut faire sa motion dès maintenant. L'amendement n'apporte aucun changement important au bill et ne fait que désigner l'université et indiquer plus clairement l'intention de la loi.

M. McKAY: Je propose que les mots : "étant l'université instituée en corporation, par le chapitre 47 des Statuts fédéraux de 1883" soient ajoutés entre les mots "Saskatchewan" et "ci-après".

(L'amendement est adopté.)

Il est fait rapport du bill.

3e LECTURE

De huit projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 115), déposé par M. Baker, pour faire droit à Gertrude Carmen Birks;

Le 2e (bill n° 116), déposé par M. Fripp, pour faire droit à Rose Ethel Freedman;

Le 3e (bill n° 118), déposé par M. Douglas, pour faire droit à Ella Rose Morris;

Le 4e (bill n° 119), déposé par M. Douglas, pour faire droit à Alicia Hill;

Le 5e (bill n° 121), déposé par M. McCraney, pour faire droit à Elisa Jane McLaughlin;

[M. McKay.]

Le 6e (bill n° 124), déposé par M. Porter, pour faire droit à Lenore Power;

Le 7e (bill n° 125), déposé par M. Douglas, pour faire droit à Walter James Liscombe;

Le 8e (bill n° 127), déposé par M. Schaffner, pour faire droit à George Fullerton Forsythe.

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Bill n° 130, loi concernant certain brevets de Thomas Leopold Wilson—M. Fripp.

Bill n° 131, loi concernant la "Sterling Life Assurance Company"—M. Buchanan.

Bill n° 132, loi concernant la "W. C. Edwards Company", à responsabilité limitée—M. Fripp.

Bill n° 133, loi pour faire droit à Johann Andreas Horn—M. Schaffner.

Bill n° 135, loi concernant un certain brevet de Rudolf Goldschmidt—M. Fripp.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Ministère des Pêcheries.—Appointements et déboursés des fonctionnaires des pêcheries, y compris les dépenses de la commission consultative des pêcheries et l'allocation de $300 accordée à W. J. E. Casey, secrétaire de cette commission.

M. SINCLAIR : L'honorable ministre voudra-t-il expliquer la cause de l'augmentation de $20,000 qu'on relève dans ce crédit ?

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ce chiffre représente une augmentation de $20,000, si l'on tient compte du montant indispensable—ce qui reste encore à établir. Ce crédit nous permet d'acquitter les dépenses de la commission consultative des pêcheries. Au cours du présent exercice, on calcule que les frais occasionnés de ce chef représenteront environ $6,000. L'an dernier, la commission chargée de s'enquérir de ce qui se rapportait aux pêcheries de l'Atlantique ne s'est réunie qu'une fois; ce fut aussi le cas de la commission à qui un travail semblable avait été confié, concernant les pêcheries des côtes de la Colombie-Anglaise. Quant à la commission des provinces des prairies, elle ne s'est pas réunie une seule fois. Dorénavant, chaque commission devra se réunir chaque année. On se propose aussi d'augmenter dans une faible mesure les appointements des fonc-

tionnaires du ministère des Pêcheries, à la Colombie-Anglaise et dans les provinces de l'Ouest, et cette augmentation, si on l'ajoute à la dépense qu'il faudra effectuer par tout le pays, si on y ajoute les $6,000 que coûteront, d'après les calculs faits, la commission consultative et l'excédent du travail d'impression et de publication, représentera une dépense qui se chiffrera probablement au montant de ce crédit.

M. SINCLAIR: Combien a coûté, jusqu'à ce jour, cette commission consultative ?

M. HAZEN: L'autre jour, j'ai fourni ces données, en réponse à une question. En ce moment, je ne me rappelle pas le détail demandé, mais je crois me souvenir que la somme en jeu représentait environ $2,000 pour cet exercice.

M. SINCLAIR: C'est aussi le chiffre que je me rappelle. Il représente un montant insignifiant. Aussi, ne constitue-t-il pas une part substantielle de ce crédit dont le chiffre est très elevé.

M. HAZEN: Cette année, on espère que cette dépense s'élevera à $6,000 environ, parce que, l'année dernière, le comité spécial nommé ne s'est pas réuni une seule fois et que les commissaires désignés pour les Provinces maritimes et pour la Colombie-Anglaise n'ont tenu qu'une seule assemblée.

M. SINCLAIR: Il y a un an ou plus, lorsque cette commission consultative fut nommée, le ministre espérait des résultats appréciables, certes, du travail de cette dernière. Je ne sache pas encore qu'il ait mis en pratique le moindre conseil donné par cette commission. Je veux lui demander de me dire ce en quoi cette institution est utile pour le ministère, et si la besogne qu'elle fait peut aider le département des Pêcheries dans son travail.

M. HAZEN: Les fonctionnaires permanents du ministère estiment que le travail de cette commission est d'une valeur exceptionnelle. Nous avons tenu compte d'un grand nombre de conseils présentés par cette commission. Je n'ai pas par devers moi la liste de ces propositions. C'est un document que je pourrai communiquer à mon honorable ami. Toutefois, j'ose dire qu'on a mis en pratique, en temps utile, les conseils de la commission, et cela au plus grand avantage des intéressés. J'ajoute qu'à mon avis cette commission aide puissamment les fonctionnaires permanents du ministère, lorsqu'il leur faut décider des questions relatives aux pêcheries et en arriver à des conclusions justes et raisonnables.

M. SINCLAIR: La commission a soumis plusieurs considérations se rapportant aux règlements des pêcheries, et si le ministre s'est rendu à ces conseils, il lui incombe de faire connaître à la Chambre la nature de ces derniers, vu que ces modifications peuvent intéresser grandement ceux qui se livrent à la l'industrie de la pêche.

M. HAZEN: Au point de vue pratique, je puis dire que la "Gazette du Canada" a publié toutes informations utiles sur les règlements de la pêche du homard.

M. SINCLAIR: Comment les pêcheurs pourront-ils se renseigner sur la nature de ces règlements?

M. HAZEN: Par ce que publie la "Gazette" et par les avis adressés aux inspecteurs qui reçoivent des copies imprimées des règlements, copies qu'ils doivent distribuer parmi les pêcheurs. La "Gazette', dans son numéro de la semaine dernière, a publié ces règlements dont on peut se procurer maintenant des exemplaires.

M. SINCLAIR: J'estime qu'il conviendrait que le ministre soumît à la Chambre une copie des règlements adoptés. Les pêcheurs ont toujours éprouvé beaucoup de difficulté, lorsqu'il s'est agi d'obtenir des renseignements sur ces questions. En ce qui concerne les insertions de ces règlements dans la "Gazette du Canada", je puis dire, sans crainte de faire erreur, que ce journal n'est lu, dans tout le pays, que par un petit nombre d'avocats. C'est là, du moins, l'avis général. Ce journal ne parvient jamais aux pêcheurs. Par contre, les autres journaux n'ont pas souvent l'occasion de publier ces règlements. Lorsque le projet de loi relatif aux pêcheries fut soumis à l'étude du comité de la Chambre, j'ai exprimé l'avis—que le ministre pourra, je l'espère, mettre en pratique—que les règlements arrêtés ici fissent partie du recueil des lois de chaque année.

M. HAZEN: Il en a été fait mention au statut.

M. SINCLAIR: Tant mieux. Cependant, si l'on a adopté ces nouveaux règlements relatifs à la pêche du homard et si ces derniers sont en vigueur, il importe que le ministre renseigne la Chambre à ce sujet, ce qui permettra au pays de connaître la vérité sur ce point.

M. HAZEN: Nous avons tiré 5,000 exemplaires de ces règlements et nous les avons adressés aux différents inspecteurs, par tout le pays, en demandant à ces fonctionnaires

de les distribuer parmi les pêcheurs de façon à ce que ces derniers connaissent la teneur de ces règlements. Lundi, je serai certainement en mesure de déposer sur le bureau une copie de ces règlements. Ce que dit l'honorable député est exact. Tous les ans, la Chambre a dû s'occuper de découvrir le meilleur moyen possible de faire connaître la nature et la portée de ces règlements; les fonctionnaires du ministère qui, naturellement, tiennent à obtempérer aux désirs du Parlement et dont tous les efforts tendent à ce but, ont constaté que le meilleur moyen à prendre pour atteindre la fin désirée était de publier ces règlements dans la "Gazette du Canada." Ces règlements ont été imprimés et on en a adressé des exemplaires aux différents inspecteurs avec ordre, pour ces derniers, de faire connaître le contenu de ces règlements aux pêcheurs des districts qui leur étaient assignés. Si quelque membre de cette Chambre peut indiquer une façon d'agir plus pratique, le ministère sera heureux d'étudier les conseils donnés et d'agir en conséquence. Quant à moi personnellement, après avoir discuté ces questions avec le surintendant des pêcheries et le sous ministre et après le débat qui s'est engagé, lors de la revision du statut relatif aux pêcheries, je ne puis, à mon avis, mieux faire que suivre la ligne de conduite tenue jusqu'à présent.

M. SINCLAIR : Ce crédit embrasse-t-il les appointements des fonctionnaires qui s'occupent de la publication du Bulletin des pêcheries ou qui travaillent à recueillir les renseignements publiés dans ce bulletin?

M. HAZEN : Oui.

M. SINCLAIR : A mon avis, ce bulletin est loin d'être exact quant aux données qu'il contient. Sa raison d'être à l'égard des renseignements précis et exacts dont nos pêcheurs peuvent profiter est nulle. Il y a quelques semaines, j'ai eu l'occasion de demander au ministre comment il se procurait les renseignements que publie de temps à autre le Bulletin des pêcheries. Il m'a informé que ces renseignements étaient adressés au département par les fonctionnaires du ministère des Pêcheries répandus dans toutes les Provinces maritimes; que ces fonctionnaires ne recevaient aucune indemnité pour ce travail, vu qu'il leur incombait, en leur qualité de fonctionnaires de ce département, de recueillir ces données et de les adresser à Ottawa. Dans ces circonstances, on ne saurait espérer que ces fonctionnaires se procurent des renseignements exacts, si l'on considère les dépenses qu'ils doivent supporter pour obtenir des informations précises sur la qualité de poisson pris dans les eaux du littoral des Provinces maritimes. Ainsi, par exemple, mon propre comté a 150 milles de côte baignés par l'océan; on n'y trouve que des ports insignifiants où un certain nombre de pêcheurs exercent leur industrie. Deux fonctionnaires sont chargés de la surveillance des pêcheries; la juridiction du premier s'étend sur environ 100 milles du littoral, alors que l'autre n'est chargé que de la surveillance de 50 milles environ. Le ministère ne pourrait que conjecturer quant à la quantité de morues ou d'aigrefins pris au cours d'un mois donné. Sans ce rapport, il est tout aussi ignorant que je le suis moi-même, parce qu'il n'est pas en communication avec les pêcheurs du littoral. L'un de ses inspecteurs habite la ville de Guysborough.

M. HAZEN : Ne serait-il pas en relation avec les vendeurs de qui il pourrait obtenir des renseignements?

M. SINCLAIR : Je ne le crois pas, parceque, dans ce cas, il obtiendrait des renseignements exacts. Certains de ces marchands m'ont envoyé des statistiques se rapportant à la quantité de poisson pris et leurs calculs sont plus élevés que ceux mentionnés dans le Bulletin, à ce point que celui-ci est devenu un objet de risée parmi les marchands du littoral. Tout porte à croire que l'inspecteur affecté à mon comté et qui fournit ses informations au Bulletin ne cherche aucunement à se renseigner et que toute sa besogne se résume à de simples conjectures. n ne peut exiger d'un homme qu'il parcoure, chaque mois, des centaines de milles de ce littoral, à seule fin de rencontrer les marchands de poisson et d'envoyer des renseignements exacts au ministère des Pêcheries, si ce dernier ne le rétribue pas pour ce travail. Il se contentera d'obtenir ses renseignements par ligne téléphonique ou télégraphique, si ce sont là les ordres qu'il a reçus.

M. HAZEN: Ce sont là ses instructions.

M. SINCLAIR: A mon avis, cet homme ne s'intéresse pas grandement à ce travail, si on ne lui paie pas les services qu'il rend à ce point de vue. Ce Bulletin constitue le document le plus absurde qu'on puisse trouver. Que le ministre en lise le premier numéro venu. Qu'il prenne, par exemple, le numéro de décembre 1913. Voici un des titres qu'on y trouve:

Etat indiquant par comté la quantité et la valeur de tout le poisson de mer pris et débarqué

à l'état frais et la quantité estimative du poisson fumé, en conserve, à l'état frais, séché, etc., au cours du mois de décembre 1913.

En consultant la liste des comtés, nous voyons que le Bulletin mentionne les résultats obtenus par les pêcheurs des comtés de Richmond, du Cap-Breton, de Victoria, de Guysborough, d'Halifax, de Queen, de Shelburne, d'Yarmouth, de Digby et d'Annapolis, mais qu'il ne fait nulle mention des autres comtés. C'est ce qui arrive généralement dans chaque Bulletin.

M. HAZEN: Quant au mois en question, n'a-t-on pas laissé de côté les résultats de la pêche dans ces comtés?

M. SINCLAIR: On se livrera à la pêche, cela est certain, mais il pourrait se trouver des comtés où l'on n'exercerait pas cette industrie. Prenons le bulletin du mois de janvier 1913. On y retrouve le même entête qui apparaît dans tous ces bulletins et qui laisse entendre qu'on fait ces calculs par comté.

M. HAZEN: Dans ce bulletin il est fait mention des pêcheries des comtés de Richmond, de Cap-Breton, de Victoria, de Guys-Guysborough, d'Halifax, de Lunenburg, de Queen, de Shelburne, d'Yarmouth, de Digby et d'Annapolis.

M. SINCLAIR: Et l'on a omis les comtés d'Inverness, de Hants, de King, de Colchester et d'Antigonish.

C'est la saison où se prend l'éperlan, dans les eaux de la province de la Nouvelle-Ecosse, et dans celles de plusieurs autres provinces, cela va sans dire, et surtout dans les eaux du Nouveau-Brunswick. Or, on constate qu'il n'est fait aucune mention des comtés où la pêche de l'éperlan est la plus abondante au cours de certains mois de l'année. Le comté de Charlotte est le seul comté mentionné pour le mois de janvier 1913. Les comtés du Nouveau-Brunswick où la pêche se fait principalement durant le mois de janvier sont ceux de Gloucester, de Kent, de Northumberland et de Restigouche. Cependant, on ne les mentionne pas.

Quant aux pêcheries de la morue et de l'aigrefin, durant le mois de janvier, cet état fait voir qu'on n'a pris que 1,100 quintaux de morue et 8,800 quintaux d'aigrefin au cours de ce mois, dans les eaux du comtés de Guysborough, et qu'on a estimé la valeur de ce poisson à $14,575. Nous connaissons certains détails qui se rapportent à la quantité de poisson pris durant ce mois. 'Lan dernier, la question des embranchements de chemins de fer fut soulevée en cette Chambre. M. Whitman, de Canso, avait recueilli certains renseignements qu'il m'avait adressés et que j'ai inscrits aux Débats. M. Whitman envoyait, le 28 janvier 1913, la dépêche télégraphique suivante:

Une autre semaine d'une température orageuse n'a pas permis à nos pêcheurs d'exercer leur industrie. Au cours de la semaine, on a débarqué 150,000 livres d'aigrefin.

M. Whitman a adressé la dépêche télégraphique suivante au premier ministre:

Canso, 24 janvier 1914.

L'hon. R. L. Borden, Ottawa.

Votre allusion sympathique au besoin qui se fait présentement sentir de communications par chemin de fer pour les centres de pêche nous encourage. L'est de la Nouvelle-Ecosse se développera d'une façon surprenante, si on fournit à ses pêcheurs l'avantage d'expédier les produits de leur industrie. Nous savons que vous avez toujours reconnu ce fait et nous espérons que vous pouvez maintenant faire étudier avec soin cette question. On a expédié de Canso, par l'Intercolonial, au cours de ce mois, du poisson frais en quantité telle qu'il a fallu cent wagons pour le transporter. On peut se former une idée de ce que serait la quantité de poisson que nous pourrions expédier, si nous pouvions compter sur des moyens de transport plus faciles.

E. C. Whitman.

M. HAZEN: Cela comprendrait-il le poisson gelé?

M. SINCLAIR: Je ne crois pas qu'on gèle le poisson; on l'expédie dans de la glace, dans des wagons frigorifiques. Mais, peu importe que ce poisson soit gelé ou non, c'est la quantité de poisson frais et débarquée, au cours du mois de janvier 1913, dont il faut tenir compte. Si l'on compare les données de ce bulletin avec la déclaration de M. Whitman, cette publication devient absolument ridicule. On peut en dire autant quant aux renseignements fournis pour l'année 1914. Il m'est arrivé d'obtenir des renseignements de même nature au sujet de Canso, pour le mois de janvier 1914, et je constate que le Bulletin n'est pas plus exact qu'il ne l'a été l'an dernier. Canso n'est qu'un point—bien que le plus important—du comté de Guysborough ou l'on débarque des quantités considérables de poisson. Le Bulletin a estimé à $14,978 la valeur du poisson pris par les pêcheurs de Guysborough. Déduisez la valeur de la merluche et de l'éparlan, et il reste $14,575. Il en résulte que Canso seul, d'après l'affirmation de M. Whitman, a expédié du poisson pour une valeur de $60,000 au prix de 1 cent ½ la livre que l'on paie couramment à Canso. Qu'on prenne maintenant le résultat de toute l'année. J'ai calculé les chiffres, indiqués au Bulletin,

se rapportant à mon comté, pour l'année 1913, et je trouve que le total représente à peine une valeur de $449,740. Mais nous avons les consignations de Canso sur Mulgrave pour nous guider, et nous sommes certains de ne pas nous tromper, car nous avons les expéditions de l'Intercolonial à Mulgrave. De Canso seulement, par cette route seule, le poisson expédié à représenté une valeur de $417,680, si l'on tient compte du prix du marché. Tout cela ne se rapporte qu'à Canso. En outre, on trouve des vaisseaux de cabotage tout le long du littoral. Ces vaisseaux transportent le poisson à Halifax. On sale ce poisson, l'on ne dispose pas de ce dernier d'une autre façon. Nous trouvons que Canso seul a expédié presque autant de poisson que l'a fait le reste du comté de Guysbourough, d'après ce bulletin. J'ajoute que notre littoral s'étend sur une longueur de 150 milles et que l'on y trouve un grand nombre d'endroits où l'on prend du poisson. Il est donc évident que le bulletin se trompe du tout au tout. I veut sans doute parler des pêcheries d'endroits tels que Drum-Head, New-Harbour, Bickerton, Liscomb et Marie-Joseph, mais non pas de Canso. Ces endroits se trouvent assez éloignés à l'ouest de Canso et l'on pourrait expédier ce poisson au marché d'Halifax ou à celui d'un autre centre important. Que ces faits démontrent l'inexactitude des données fournies par ce bulletin prouve qu'il eût mieux valu qu'il ne fût jamais publié. Je me demande si l'honorable ministre a tenu compte de ces bulletins dans la préparation de cet état; mais s'il l'a fait, les chiffres qu'il indiquera seront certainement de nature à tromper. J'avais toujours cru que ces états étaient basés en grande partie sur la déclaration de ceux qui réclamaient des primes, mais je faisais erreur. Presque tout est affaire de conjectures. Tout ce que le pêcheur doit se soucier de faire, c'est de prouver qu'il a pris du poisson en assez grande quantité pour avoir droit à cette prime et, règle générale, il ne tient pas de comptabilité qui permette aux fonctionnaires de réunir des statistiques exactes d'après le paiement des primes.

Lors de la nomination de M. Cowie et de la création d'une nouvelle division du ministère chargée de s'occuper de ce travail, nous avons tous cru que cela marquait une réforme. Toutefois, il me semble que si l'on continue à faire le travail comme on le fait maintenant, cela vaudra moins que rien; dans ce cas, mieux vaudrait mettre M. Cowie à la retraite et congédier ses subalternes, ce qui laisserait la question en l'état où elle se trouve maintenant. Je suis convaincu que je ne me trompe pas en cette affaire que je demande à l'honorable ministre d'étudier sérieusement. Je ne parle pas en me plaçant au point de vue du parti; le ministre peut constater combien grandement il importe de préparer les statistiques qui se rapportent à nos pêcheries de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard et qu'on répand partout à l'étranger, de façon à ce que tout le monde puisse y ajouter une foi absolue.

M. TURGEON: Les rapports des mois de décembre et de janvier me surprennent grandement, bien que je ne sois pas en état de dire s'ils sont ou non exacts. L'état de choses qui existe dans le comté de Gloucester peut se modifier et devenir plus ou moins favorable, suivant le temps, mais on peut pêcher à la ligne dans les rivières Tracadie, Pokinouche et Caraquet et dans le port de Bathurst, dans le mois de décembre même, lorsque la glace couvre l'eau. Bien que je ne sois pas en mesure d'imputer de blâme à quelqu'un, je dois dire que le contenu de cet état a frappé mon attention. Je me joins à l'honorable député qui vient de porter la parole pour demander au ministre d'appeler l'attention de ses fonctionnaires sur cette question importante.

M. KYTE: J'aimerais signaler au ministre une exactitude évidente dans le Bulletion des statistiques des pêcheries pour le mois de février dernier. Ce bulletin dit que la quantité d'éperlan prise, dans le comté de Richmond (N.-E.), a monté à 6,000 livres, évaluées à $120, ou à 2 cents la livre; que celle prise dans le comté du Cap-Breton a été de 4,200 livres, représentant $1,-260, soit 3 cents la livre. On y voit que la quantité d'éperlan prise dans les eaux du comté de Guysborough a été de 1,000 livres, évaluées à $80, soit 10 cents la livre, tandis que dans le comté de Lunenburg on a pris 800 livres de ce poisson, ce qui a représenté une valeur de $80, soit 10 cents la livre. Je ne veux pas mettre en doute l'exactitude des chiffres mentionnés ici comme représentant la quantité de ce poisson pris dans les eaux de ces différents comtés, parce que je ne suis pas en mesure de vérifier ces calculs, mais il me semble extraordinaire que l'on constate un écart aussi sensible dans la valeur de l'éperlan pris, durant les mêmes mois, dans les eaux de ces comtés voisins. Je ne connais pas les fonctionnaires que le département des Pêcheries emploie à ce travail, non plus que les fonctionnaires qui fournissent ces rensei-

gnements relativement au comté de Richmond, mais il est évident que ces chiffres sont absolument inexacts. L'éperlan qu'on prend dans les eaux du comté de Richmond devrait valoir autant que celui qu'on pêche dans les eaux du comté d'Antigonish, et on peut en dire autant de toutes les eaux des autres comtés de l'est de la province de la Nouvelle-Ecosse. Les pêcheurs d'éperlan du comté de Richmond expédient directement ce poisson au marché des Etats-Unis, et l'éperlan pris dans les eaux des comtés d'Antigonish, de Cap-Breton et de Guysborough est vendu sur le même marché. Si ce poisson se paie 7 cents la livre, dans le comté d'Inverness, et 10 cents la livre, dans le comté de Lunenbourg, il est évident que la valeur de l'éperlan pris dans les eaux du comté de Richmond devrait être la même. Je signale ce détail uniquement dans le but de démontrer à l'honorable ministre la fausseté absolue de ce renseignement. J'ajoute qu'à moins d'avoir des fonctionnaires qui puissent fournir des renseignements dignes de foi, jusqu'à un certain point du moins, il vaut infiniment mieux ne pas fournir de statistique.

M. SINCLAIR: Le bulletin du mois de janvier donne le résultat suivant, quant au poisson pris: morue, 8,975 quintaux; aigrefin, 964 quintaux; merluche, 48 quintaux. Voilà, si je comprends bien, la quantité de poisson prise dans tout le comté de Guysborough au cours du mois de janvier 1914. Je possède un renseignement exact quant à la quantité du poisson pris au cours de la semaine qui s'est terminée le 3 janvier 1913, et la quantité du poisson pris, à Canso seul, durant la semaine en question, a été de 912,000 livres; pour la semaine qui s'est terminée le 10 janvier 1914, la quantité est portée à 700,000 livres, ce qui fait un total de 1,612,000 livres, en deux semaines. Si l'on soustrait 153,000 livres, pour les trois jours de décembre, on a une pêche totale de 1,459,000 livres, débarqués à Canso seul, durant les dix premiers jours de janvier. Tel serait le résultat de la pêche, à Canso seul, au cours de ce laps de temps. Si l'on accorde aux pêcheurs de Canso trois semaines de pêche, en janvier—et ils auront plus que cela, cette année—la pêche représentera une moyenne de 700,000 livres, par semaine, soit 2,100,000 livres. Cependant, ce bulletin n'indique que 1,000,000 de livres pour tout le comté. Voici les noms de ceux qui ont pris ce poisson, durant la semaine qui s'est terminée le 3 janvier 1914: H. Kavanagh, 27,000 livres; Pat Ryan, 15,000 livres; Jake Manuel, 24,000 livres; W. Power, 23,000 livres; W. Ryan, 12,000 livres; K. Meagher, 12,000 livres; Sam Hurst, 11,000 livres; J. Lumsden, 26,000 livres; F. Lohnes, 33,000 livre; G. Little, 20,000 livres; J. Kennedy, 20,000 livres; R. Mosher, 16,000 livres; C. Mosher, 20,000 livres; L. Feltmate, 18,000 livres; E. Kavanagh, 25,000 livres; J. Hearn, 14,000 livres; Ed. Hearn, 18,000 livres; Thomas Farming, 16,000 livres; J. Grady, 8,000 livres; J. J. Berrigan, 14,000 livres; John Hurst, 14,000 livres; George Ryan, 22,000 livres; Matthew Munroe, 18,000 livres; Frank Hawes, 23,000 livres; John Boudrot, 26,000 livres; Frank Goodwin, 15,000 livres; D. Walsh, 8,000 livres; W. Schrider, 17,000 livres; Fred Rhynolds, 15,000 livres; Thomas Carter, 11,000 livres; Sandy Meagher, 17.000 livres; Samuel Snow, 17,000 livres; Levi Ehler, 10,000 livres; S. Munroe, 9,000 livres; S. Hurst, 8,000 livres; John Carter, 11,000 livres; autres pêcheurs (approximativement) 300,000 livres; total, 912,000 livres.

C'est là un total de 912,000 livres, dans une seule semaine, presque autant que le chiffre indiqué pour tout le mois dans ce bulletin. D'après cet état, il y eut deux jours de tempête, durant la semaine suivante, et l'on ne prît que 700,000 livres de poisson. Cependant, le renseignement que je possède indique que les pêcheurs de Canso ont pris en moyenne 700,000 livres de poisson, par semaine, au cours de ce mois. Le Bulletin indique environ 1,000,000 de livres pour tous les mois. Il semble que le fonctionnaire chargé de ce travail dans ce district ne s'est adressé à personne pour se renseigner, mais qu'il est resté tranquille, dans son bureau de Guysborough, à trente milles de distance des endroits de pêche et qu'il a préparé de lui-même des calculs qu'il a adressés au département. C'est ainsi qu'il a dû faire ce travail, car s'il s'était rendu à Canso ou s'il avait écrit aux marchands, il aurait obtenu le renseignement qu'on m'a communiqué. Je suis certain de l'exactitude de ce renseignement, et étant donné que je l'ai expliquée à fond, j'espère que l'honorable ministre s'enquerra de la nature de cette question et qu'il verra à rendre justice à qui justice est due.

M. LAW: Comment prépare-t-on ces statistiques? Est-ce que ce travail est confié à l'inspecteur du district? De qui ce dernier obtient-il ces renseignements? En ce qui concerne Yarmouth, je puis dire que les pêcheurs n'ajoutent pas grand foi à ce Bulletin; cependant, je ne suis pas en posture de signaler où se trouvent les inexactitudes et où se lisent les renseignements vrais, ainsi que mon honorable ami vient de le faire. Je n'ai jamais pu comprendre

où les inspecteurs se procuraient ces renseignements.

M. HAZEN: Le système qui a été en vigueur depuis 1911 exigeait qu'on recueillît ces statistiques une fois par année; cette besogne était confiée aux fonctionnaires du département des Pêcheries qui devaient s'adresser aux sources les plus autorisées. Ils tenaient compte, dans une large mesure, des états qui furent soumis, au moment où le département distribua les primes. Le département a décidé de se procurer des statistiques plus certaines et il retint les services de M. Cowie, dès 1909.

Au printemps de 1911, le ministère adopta le système qui consiste à se procurer, chaque mois, les données en question pour en former un bulletin publié mensuellement. Il incombe à l'inspecteur de chaque district de se procurer ces états des personnes les plus autorisées qu'il peut trouver, c'est-à-dire des fonctionnaires qu'il a sous ses ordres, à différents endroits du district qui lui est confié, ou bien, si cela est nécessaire, des marchands locaux ou d'autres personnes dignes de foi. On fournit des formules à cet effet. L'inspecteur reçoit l'instruction de surveiller tout ce qui se rattache à sa besogne, et de se renseigner aussi bien qu'il le peut pour constater l'exactitude de ces statistiques. En outre, le ministre adressa une lettre circulaire à tous les différents marchands de poisson qui suivaient de près les travaux des pêcheurs. On leur demanda d'écrire au département de temps à autre, s'ils constataient des inexactitudes dans le Bulletin, et de faire connaître au ministère les erreurs qu'ils pensaient exister, de sorte que le département pouvait se trouver en état de remédier à ces erreurs. Le surintendant des pêcheries me dit que, jusqu'à présent, le ministère des Pêcheries n'a reçu aucune plainte d'aucun de ces marchands. Ce fonctionnaire, qui est avec moi, a donc été très surpris d'entendre l'honorable député de Guysborough porter une plainte aussi renversante dans sa nature. Le surintendant, à l'instar de n'importe quelle autre personne—et je dis ceci sans trouver à reprendre à l'assertion de l'honorable député—était en droit de croire que s'il s'était produit des inexactitudes aussi flagrantes, alors même qu'ils n'auraient pas été spécialement requis de ce faire, les marchands à qui ces bulletins sont adressés auraient été les premiers à l'informer des erreurs qu'ils relevaient dans cette publication. Mais si l'on tient compte que ces marchands étaient spécialement invités à signaler au ministère la moindre erreur, on doit se trouver encore plus étonné de la déclaration de l'honorable député. Je dis avec mon honorable ami de Guysborough qu'il est inutile de publier des statistiques, à moins qu'on ne puisse se fier à ces données; elles sont plus qu'inutiles, si elles ne donnent pas une idée à peu près exacte du résultat du travail des pêcheurs quant à la quantité et quant à la qualité du poisson pris. Je dis à peu près exacte, parce qu'on ne peut s'attendre à ce que ces calculs soient absolument inattaquables.

Les chiffres peuvent varier, mais il va sans dire qu'ils ne le peuvent au point d'indiquer un écart aussi flagrant que celui qui existerait entre les informations de l'honorable député de Guysborough et celles de ce bulletin. Je ne suis pas prêt et l'on ne peut espérer que je sois prêt à dire que les bulletins sont tout à fait inexacts. Tout ce que je puis dire, c'est que je demanderai certainement aux fonctionnaires chargés de recueillir ces statistiques de s'enquérir immédiatement de cette affaire, et si l'on constate que ces chiffres sont presque aussi inexacts qu'on le suppose, je crois que nous devrons prendre immédiatement les moyens de nous procurer des renseignements plus dignes de foi.

Des instructions à cet effet seront données aux fonctionnaires préposés à ce service. Il me semble que l'assertion de l'honorable député de Guysborough est le résultat d'une enquête minutieuse et qu'il pourrait bien ne pas trop s'éloigner de la vérité. Il va de soi que je parle sans vouloir prétendre exprimer un avis dans un sens ou dans l'autre, en ce moment.

L'honorable député de Richmond (M. Kyte) a fait allusion à l'écart que l'on relève dans le prix de l'éperlan. Sous ce rapport, on doit tenir compte de la quantité prise et de la situation du marché, au temps où se fait cette pêche. Si l'on prend qu'une petite quantité de ce poisson, quantité à peine suffisante pour la consommation domestique ou le marché le plus rapproché, je suppose qu'on peut exiger un prix plus élevé que si la pêche avait été plus abondante et que si l'on avait expédié au marché étranger de grandes quantités de ce poisson.

Ceux qui recueillent ces statistiques ont reçu l'ordre d'indiquer le prix du marché du poisson au port où on le débarque. Ce sont là les instructions qu'ils reçoivent. Il est bien difficile de comprendre pourquoi le fonctionnaire chargé de ce travail songerait à indiquer d'autres chiffres que ceux

du marché au port où on débarque ce poisson.

J'apprécie à sa pleine valeur le travail que s'est imposé mon honorable ami de Guysborough, et je verrai certainement à ce que cette question fasse l'objet d'une enquête minutieuse, dans le but de faire disparaître pour toujours la moindre erreur qui peut exister dans la façon de recueillir ces statistiques.

M. KYTE: Les pêcheurs de mon comté sont leurs propres expéditeurs. Ils envoient leur poisson directement aux marchés des Etats-Unis. Je dis que la déclaration relative aux prix n'est que simple conjecture de la part de la personne qui fournit ce renseignement. L'honorable ministre a peut-être les noms de ces fonctionnaires pour le comté de Richmond.

M. HAZEN: Je puis fournir à mon honorable amis les noms des surveillants des pêcheries dans son comté.

M. KYTE: Je connais personnellement ces fonctionnaires. Ils demeurent à plusieurs milles des parties du comté de Richmond où l'on fait la pêche de l'éperlan. Etant donné que les fonctionnaires du ministère des Pêcheries ne reçoivent pas un sou pour recueillir ces statistiques, on doit comprendre qu'on peut difficilement espérer qu'ils visitent les districts où se fait la pêche; pour cette raison, je dis que tout renseignement qu'ils adressent au ministère ne repose que sur des conjectures. Je suis absolument certain que des fonctionnaires du ministère des Pêcheries, sauf une ou deux exceptions, ne reçoivent pas de renseignements de ceux qui font la pêche à l'éperlan. L'inexactitude de ce Bulletin est manifeste, et il y aurait vraiment lieu de nous expliquer comment il se fait que le prix du poisson ne soit pas mieux indiqué. Il ne se consomme pas beaucoup d'éperlan au pays même, et les pêcheurs du comté de Richmond le vendent à peu près au même prix que les pêcheurs des autres parties de l'est de la Nouvelle-Ecosse.

M. HAZEN: Que ces fonctionnaires n'habitent pas là où les gens se livrent à la pêche, cela ne saurait les excuser de fournir des renseignements inexacts. Je suppose qu'ils ont, pour la plupart, leur domicile non loin d'une ligne de télégraphe ou de téléphone, et ils sont autorisés à se servir du téléphone et du télégraphe aux frais du ministère.

M. KYTE: Ne serait-il pas à propos de s'enquérir de la source à laquelle ils puisent leurs renseignements?

M. LOGGIE: Dans le cours de février, les pêcheurs du comté que j'ai l'honneur de représenter ont expédié, tant aux diverses provinces qu'à l'étranger, 382 tonnes d'éperlan, et le Bulletin indique qu'ils en ont obtenu en moyenne plus de 5 cents la livre. Jamais les pêcheurs d'éperlan du Nouveau-Brunswick n'avaient vendu ce poisson à un prix aussi rémunérateur. Je me demande si le ministre pourrait me dire comment cela se fait. Ils n'ont de débouchés qu'au Canada et aux Etats-Unis.

Je vais me charger moi-même de dire au ministre ce qui fait que le prix est beaucoup plus élevé cette année: c'est que les Etats-Unis ont aboli le droit de douane. Les Canadiens, il va sans dire, sont obligés de payer d'autant plus cher ce qu'ils consomment de ce poisson, et je m'en remets au ministre des Finances du soin de remédier à cet inconvénient. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne pourrait-il pas se rendre compte chaque mois des quantités exportées, en se reportant pour cela aux déclarations à la sortie qui se font en chacun des ports douaniers d'où l'on exporte le poisson aux Etats-Unis? On obtiendrait ainsi de très utiles renseignements.

M. HAZEN: Ces renseignements, les bulletins de la douane les fournissent.

M. LOGGIE: Je crois bien que l'on pourrait les y découvrir, mais le ministère des Douanes ne publie pas de bulletin mensuel comme fait le ministère de la Marine et des Pêcheries. Il me semble que le ministre pourrait aisément indiquer chaque mois la quantité de poisson qui s'exporte et les pays qui l'importent. Cela permettrait de se rendre compte de la quantité et de la valeur du poisson exporté. Pour ce qui est du comté de Richmond, le prix que l'on attribue à l'éperlan est absolument fantaisiste, puisque l'éperlan qui en provient vaut deux fois celui qui se capture aux emplacements de pêche.

M. CARVELL: Et à Lunenburg?

M. LOGGIE: Je crois savoir que l'éperlan s'y vend à très bas prix; cela tient probablement à l'état du commerce en cet endroit. Les comtés de Northumberland, de Gloucester et de Kent fournissent ce poisson en très grande quantité. Pour donner une idée de ce que le marché américain vaut pour les pêcheurs du comté de Northumberland, surtout depuis que les Etats-Unis ont aboli le droit sur le poisson, qu'il suffise de dire qu'en un seul

mois ce comté a fourni 382 tonnes d'éperlan à la république voisine. Grâce à l'abolition du droit américain, les pêcheurs du comté de Northumberland ont pu, en un mois, réaliser un bénéfice de $15 par tonne sur un total de 382 tonnes.

M. SINCLAIR: Je considère que mon honorable collègue de Richmond (M. Kyte) ne s'est pas trompé en disant que si le ministre n'obtient pas de renseignements exacts, c'est parce qu'il ne fait aucuns frais pour recueillir cette statistique. Au cours de la présente session, je lui ai demandé ce qu'il en coûte pour publier ce bulletin, et il m'a fait cette réponse: "Pour 1912-1913, $1,251.78 et $1,222.15, pour 1913-1914". Peut-on penser qu'il suffise de la maigre somme de $1,200 pour faire accomplir un travail aussi important le long des côtes des Provinces maritimes et de la Colombie-Anglaise?

Si l'on veut que les fonctionnaires portent quelque intérêt à ce travail, il faut leur accorder une rémunération quelconque, et si le ministre tient à trancher la question de façon satisfaisante, il devra inscrire au budget du présent exercice une certaine somme destinée à rémunérer ceux que l'on charge de recueillir les renseignements qu'on insère dans les bulletins.

M. LAW: Quels sont ceux qui reçoivent ces bulletins chaque mois?

M. HAZEN: Tous les membres du Parlement, les divers établissements de pêche, les journaux et, à vrai dire, quiconque donne son nom et demande qu'on les lui adresse.

M. LAW: Pour les recevoir régulièrement, suffit-il qu'un pêcheur ou tout autre particulier donne son nom au ministère?

M. HAZEN: Oui, on n'a qu'à écrire au ministère; je me fais un plaisir d'ordonner que les bulletins soient adressés à quiconque en fait la demande.

M. McKENZIE: Le ministre peut-il me donner les noms des gardes-pêche du comté de Queen?

M. HAZEN: Ils se nomment Charles Young et W. E. Fraser.

M. McKENZIE: M. Fraser est-il garde-pêche?

M. HAZEN: Oui.

M. McKENZIE: J'aurais à faire part au ministre de certaines choses plus ou moins intéressantes sur le ocmpte de M. Fraser.

[M. Loggie.]

M. HAZEN: Je dis que M. Fraser est garde-pêche, mais je devrais ajouter qu'il me semble qu'il a démissionné.

M. McKENZIE: Quand?

M. HAZEN: Dans les premiers jours de février.

M. McKENZIE: A-t-on jamais permis au ministère de la Milice de l'employer à un titre quelconque?

M. HAZEN: Non; pas que je sache. Je me demande ce qu'on aurait pu lui faire faire.

M. McKENZIE: Les ministériels prennent beaucoup de plaisir à nous rappeler l'élection provinciale qui, en février dernier, a eu lieu dans la Nouvelle-Ecosse, élection dont ils ne laissent pas de tirer vanité. Il est vrai que pour eux le résultat en fut satisfaisant. J'ai eu le plaisir de me trouver en présence de M. Fraser dans le comté de Victoria. Le jour de l'élection, cet employé remarquable dépensait sans compter l'argent qui avait dû lui être fourni par quelqu'un; à quelques centaines de verges du bureau de vote de certains arrondissements du comté de Victoria, il tenait maison ouverte à tout le monde, servait le rhum, les cigares et tous les autres articles de luxe connus qu'il fut possible de se procurer.

Il ne se donnait pas seulement pour le représentant du ministère de la Marine et des Pêcheries, mais aussi pour celui du ministre de la Milice qui, disait-il, l'avait chargé de se rendre dans le comté de Victoria pour y payer les primes aux vétérans de la campagne des fénians. A ceux des électeurs qui avaient réclamé le paiement d'une telle prime, il déclarait que le ministre de la Marine l'avait pleinement autorisé à régler toute prime restée encore impayée. Il alla même jusqu'à offrir de payer les trois quarts de l'indemnité de $100 réclamée par certains des électeurs de l'arrondissement où il tenait maison ouverte le jour de l'élection, mais c'était à la condition, bien entendu, qu'ils votassent pour le candidat qu'il appuyait. Je ne sais quelle somme il a ainsi payée, mais il paraît, à ce qu'on m'a dit, qu'il était abondamment pourvu du nerf de la guerre. Il affirmait aux gens qu'il était le représentant autorisé du ministère de la Milice.

Le ministre de la Milice (M. Hughes) m'a dit qu'il n'avait chargé personne d'agir de la sorte, et que ni Fraser ni qui que ce fût n'avait été autorisé à aller ainsi payer des primes en son nom. Ce que je dis là,

le ministre de la Marine et des Pêcheries peut m'en croire, je serai en mesure de le prouver à l'occasion.

Si Fraser est à l'emploi du Gouvernement, il me semble que, étant chargé d'une mission pareille, il aurait dû pour le moins dire la vérité, ne fût-ce que par souci de la bonne réputation du ministère dont il relève. D'ailleurs, il n'aurait pas dû aller prendre part à cette élection. Il me semble que par respect pour les devoirs de son emploi il aurait dû s'abstenir de sortir de son propre comté pour aller tenter de corrompre les électeurs comme il a fait dans le comté de Victoria. Il a violé toutes les règles du mensonge admissible en mentant au nom d'un ministère auquel il était complètement étranger. Je ne puis souffrir qu'un employé de l'Etat agisse de la sorte.

Si j'appelle là-dessus l'attention du ministre, c'est pour qu'il sache que ses employés ne sont pas tous des saints; c'est pour qu'il ait lieu de penser, quand nous trouvons à redire à la manière d'agir de certains d'entre eux, que nos plaintes ne sont pas entièrement dénuées de fondement. C'est sous ma responsabilité de membre de la Chambre que je fais cette dénonciation, et les faits que j'ai signalés, je serai en mesure d'en démontrer l'exactitude lorsque l'occasion s'en présentera.

M. TURGEON: Je profiterai de ce que la question de l'ingérence en politique est sur le tapis pour demander au ministre s'il a écrit aux gardes-pêche du comté de Gloucester, comme il avait promis de faire, le 27 février.

M. HAZEN: J'ai donné ordre au personnel de leur écrire.

M. TURGEON: Puis-je demander au ministre s'il a écrit à James Doucet, de Petit-Rocher?

M. HAZEN: Je ne me rappelle pas ce nom, mais mon sous-chef était ici; je l'ai prié de prendre note des trois noms que mentionna l'honorable député et de faire écrire aux gardes-pêche.

M. TURGEON: Leur a-t-on écrit?

M. HAZEN: Je le suppose.

M. TURGEON: Si on leur a écrit, je dirai au ministre que le garde-pêche de Petit-Rocher ne tient aucun compte de ses ordres, que ce James Doucet s'emploie activement à causer des désagréments, à faire outrage à d'autres employés libéraux qui se trouvent sur le parcours de l'Intercolonial. Vers la mi-mars, ce personnage passait plusieurs jours à recruter des témoins, insultant tous les citoyens respectables qu'il rencontrait en route. J'ai déjà dit au ministre que s'il avait connu cet homme comme je le connais depuis son bas âge, il ne lui aurait jamais donné aucun emploi. C'est un être naturellement désagréable, et les citoyens les plus considérés de la paroisse m'ont adressé des lettres et des dépêches par quoi ils se plaignent de sa manière d'agir à ce moment-là. Voici le texte d'une dépêche en date du 19 mars, portant la signature de l'un des citoyens les plus respectés:

James Doucet, chef de ceux qui cherchent à recruter des témoins contre Stevens et ingérence en général; impossible de jamais le rencontrer sans qu'il m'insulte parce que je suis libéral.

Si le ministre a écrit, c'est sans doute dans le but d'amener cet employé à respecter au moins l'autorité du ministère, mais cela ne l'a pas empêché de se montrer chaque jour de plus en plus provoquant. Dans les circonstances, et sachant quel est le sentiment des gens à cet égard, je me permets de prier le ministre de destituer cet employé et de le remplacer par un de ses amis. Je n'ai personne à proposer pour cet emploi. Si le ministre me demandait mon avis sur le choix à faire entre ceux qui méritent d'être récompensés par le parti conservateur, je lui conseillerais de nommer une personne dont on n'eût jamais à se plaindre. Il n'est pas sans savoir que pour que je porte plainte contre quelque habitant de mon comté, il faut que je considère qu'il est de mon devoir de le faire. On devrait assurément destituer cet homme que l'on a nommé à la place d'un autre employé qui fut révoqué parce qu'il était libéral.

M. HAZEN: Je m'occuperai de cela.

M. TURGEON: J'aime à croire que le ministre s'en occupera sérieusement. L'affaire est fâcheuse. Je n'ai pas à me plaindre des autres gardes-pêche. Je crois qu'ils se sont respectueusement conformés aux avis du ministre; mais ce M. Doucet, on n'aurait jamais dû le nommer.

M. HAZEN: Je m'occuperai de cela sérieusement.

M. WILLIAM CHISHOLM: La Chambre et le pays apprendront avec intérêt quelle attitude le Gouvernement compte prendre à l'égard de ceux de ses employés qui s'ingèrent dans les élections. Deux cas particuliers viennent d'être signalés, l'un par mon honorable collègue de Cap-Breton-nord (M. McKenzie), qui, sous sa responsabilité de député, porte une grave accusation contre le

nommé Fraser, partisan politique du type le plus détestable. Fraser est sorti de son comté pour s'en aller prendre part à une élection partielle qui avait lieu à l'extrémité orientale de la Nouvelle-Ecosse. Les mensonges qu'il a débités là indiquent bien que c'est un homme de parti de la pire espèce. Si le ministre considère qu'il y a lieu d'instituer une enquête, et si à cette enquête le représentant de Cap-Breton-nord prouve le bien fondé de son accusation, cet employé sera-t-il destitué ou restera-t-il à son poste?

On a révoqué des employés libéraux parce que leur manière de voir ne s'accordait pas avec celle du Gouvernement, parce qu'ils avaient manifesté leur opinion sans bruit, dans l'intimité et de façon à ne blesser personne. Il fallait les destituer. Je le répète, deux cas viennent de nous être signalés: l'un par le représentant de Cap-Breton-nord, l'autre par mon honorable ami de Gloucester (M. Turgeon). Quelle attitude le ministre compte-t-il prendre à cet égard?

Les règlements du ministère interdisent-ils aux gardes-pêche de prendre part aux élections municipales? Il n'y a pas longtemps, certain garde-pêche se portait candidat à une élection municipale; il était le porte-drapeau du parti conservateur. Les organisateurs du parti avaient si bien réussi à mêler la politique aux affaires municipales, que l'élection ne portait que sur les questions qui divisent les deux partis. Le candidat dont je parle en ce moment avait été nommé garde-pêche par le Gouvernement actuel.

Je considère que l'on devrait interdire aux gardes-pêche de prendre part aux élections municipales parce qu'ils pourraient, s'ils s'en sentaient le goût, faire un usage abusif de leur pouvoir et de leur influence, et cela au détriment de la bonne tenue des élections.

M. HAZEN: On me dit qu'il n'existe pas et qu'il n'a jamais existé de règlement semblable au ministère. L'honorable député n'est pas sans savoir que certains fonctionnaires de l'Etat exercent des charges municipales à Ottawa; je crois même qu'il s'en trouve un au conseil exécutif de la ville. Un certain nombre de membres du conseil municipal de Moncton sont depuis très longtemps, et non pas seulement depuis trois ans, à l'emploi de l'Intercolonial. Si l'honorable député s'était trouvé ici il y a quelques jours, il m'aurait entendu dire que je n'aime point que les employés du ministère s'occupent activement de politique. C'est chose qu'il faudrait faire cesser sous le Gouvernement auquel mon honorable ami a si longtemps accordé son appui, il était d'usage chez les employés de s'ingérer dans la politique; je l'ai constaté mainte et mainte fois. Cet usage a existé sous les deux régimes.

L'expérience m'a appris que, règle générale, celui-là se tient à l'écart de la politique dont l'emploi constitue sa principale source de revenu; mais qu'il en est d'autres qui s'ingèrent habituellement dans les campagnes électorales pour prêter main-forte au Gouvernement qui les a nommés: ce sont ceux qui exercent une charge modeste qui ne fait qu'ajouter un peu à leurs moyens de subsistance, comme, par exemple, le marchand de campagne qui tient un bureau de poste dans son magasin, ou le gardien de phare qui est obligé de se livrer à d'autres travaux pour subvenir à ses besoins.

Cet état de choses n'est peut-être pas ce qu'il y a de mieux, mais il existe depuis de longues années. Ce serait, de part et d'autre pousser un peu loin l'hypocrisie que de prétendre que cet état de choses n'existait pas autrefois et qu'il n'existait plus de nos jours

M. WILLIAM CHISHOLM: La Chambre doit être bien aise d'entendre le ministre de la Marine et des Pêcheries avouer aussi candidement que les ministériels d'aujourd'hui n'étaient pas de bonne foi à l'époque où, siègeant à la gauche de l'Orateur, ils ne cessaient de dénoncer la nomination aux emplois de cette nature d'hommes dévoués à la cause libérale. Ils trouvaient très mauvais que le Gouvernement jetât les yeux sur des hommes qui osaient penser par eux-mêmes; aussi ne se sont-ils pas fait faute de les révoquer. Et le ministre de la Marine et des Pêcheries vient aujourd'hui avouer bien franchement que les conservateurs n'étaient pas de bonne foi quand ils posaient en principe qu'on ne devait pas permettre aux employés libéraux d'exercer leur électorat comme bon leur semblait, ni de penser par eux-mêmes.

M. HAZEN: Je n'ai rien dit de tel. Si l'honorable député croit pouvoir trouver dans mes paroles l'aveu que l'employé ne saurait penser par lui-même, il est bien le seul à le faire.

M. CHISHOLM: Je ne prétends pas cela; je dis que le ministre a destitué des gens qui occupaient des emplois sous l'ancien Gouvernement pour la seule raison que c'étaient des libéraux et qu'ils avaient exercé leurs droits d'hommes libres dans un pays libre.

M. HAZEN: Oui, mais leur seul crime n'était pas d'appartenir au parti libéral.

M. CHISHOLM: Je signalerai à titre d'exemple la destitution de M. A. R. McAdam, inspecteur des pêcheries du comté d'Antigonish, que j'ai l'honneur de représenter ici. Je ne vois d'autres motifs à cette destitution que le fait que M. McAdam était suspect de libéralisme. L'accusation portée contre cette personne par le dispensateur des faveurs ministérielles dans le comté, se trouve formulée dans une lettre en date du 1er février 1912, adressée à l'honorable ministre et ainsi conçue:

Pendant que je me trouvais à Ottawa, il y a quelques jours, j'ai cherché à avoir un entretien avec vous au sujet des affaires du comté, mais chaque fois que je me suis présenté, vous étiez occupé, et comme mon séjour ne pouvait être de plus de quelques jours, je dus revenir sans avoir pu vous voir. Je tenais tout particulièrement à savoir quelle preuve il vous faut pour destituer Alexander-R. McAdam, de Malignant-Cove, inspecteur des pêcheries du comté. Vous vous rappellerez qu'il n'y a pas très longtemps je vous écrivais pour vous demander de destituer McAdam et de nommer MacDougall à sa place. Depuis au moins quinze ans, cet Alexander McAdam s'occupe activement de politique. Il a fait tout ce qui s'accomplit habituellement dans l'intérêt d'un candidat. L'an dernier, à la veille même de l'élection il présidait les réunions des organisateurs libéraux; c'est lui qui convoquait des réunions qui se tenaient à différents temps, et le plus souvent il y assistait. Sa maison était le rendez-vous des libéraux, et nombre de réunions y ont été tenues. Je ne crois pas que l'on puisse trouver dans le comté de partisan plus zélé que M. McAdam. Je tiens à ce qu'il soit destitué sans délai et remplacé par M. Hugh MacDougall. Je suis prêt à assumer l'entière responsabilité de cette destitution et à vous faire connaître mes raisons en tout temps. Je veille à l'intérêt du comté où je suis chargé de distribuer les faveurs ministérielles.

Je vous prie de vouloir bien vous occuper de ceci sans retard.

Sincèrement à vous,

E.-Lavin Girroir.

Quand le ministre eut lu la lettre, il s'aperçut qu'elle allait trop loin, que les allégations étaient trop vagues et outrées; aussi fit-il au sénateur Girroir—à ce moment-là, il n'était pas encore sénateur—la très digne réponse que voici:

8 février 1912.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er courant par laquelle vous demandez que M. Alexander R. McAdam, de Malignant-Cove, inspecteur des pêcheries du comté d'Antigonish, soit remercié de ses services, et que M. Hugh MacDougall soit nommé à sa place; et je prends note de tout ce que vous me dites à ce sujet.

Vous me dites bien que l'inspecteur McAdam s'est activement occupé de politique, mais non que vous savez vous-même qu'il l'a fait.

Si vous me donnez l'assurance qu'il est à votre connaissance personnelle que M. McAdam s'est ingéré dans la politique depuis qu'il occupe son emploi d'inspecteur des pêcheries, et me fournissez suffisamment de détails relativement à cette ingérence, ou que, sur votre demande, des personnes dignes de foi dont vous pourriez répondre vous ont appris qu'il a fait acte de partisan trop zélé depuis qu'il occupe son emploi, et que vous me fournissiez suffisamment de détails pour établir au delà de tout doute raisonnable qu'il s'est rendu coupable de ce dont il est accusé, je poursuivrai volontiers l'examen de cette affaire. J'attendrai donc que vous m'ayez fait à ce sujet un rapport complet.

A ce moment-là, le ministre était enclin à la plus parfaite impartialité. Il fit un accueil assez indifférent aux allégations contenues dans la lettre de M. Girroir et exigea que l'on précisât l'accusation. Il y a lieu de l'en louer. Mais que se passe-t-il par la suite? Au lieu de porter une accusation formelle, on s'en tint au vieux cliché des allégations générales. Le commissaire Duchemin fut chargé de faire une enquête sur ces allégations. Au mépris des dispositions formelles de la loi, M. Duchemin ne permit pas à l'inculpé de se faire représenter par son avocat. Un seul témoin fut interrogé: M. John Macdonald. Voyant qu'il n'y avait pas de preuve suffisante pour maintenir l'accusation portée contre M. McAdam, le commissaire ajourna l'enquête. A cette séance-là, il est vrai que rien n'était venu corroborer les allégations de la lettre du sénateur Girroir.

Il est vrai aussi—il ne faut rien cacher—que l'un des témoins assignés n'avait pas comparu et que l'enquête fut ajournée dans le but d'obtenir la déposition de ce témoin. Je prie le ministre de bien remarquer que le commissaire jugea lui-même qu'il ne pouvait condamner M. McAdam avant d'avoir interrogé quelque autre témoin. L'enquête fut reprise un peu plus tard; le témoin auquel on tenait comparut devant M. Duchemin qui lui fit subir un interrogatoire à huis clos—il le dit lui-même dans son rapport—mais constata qu'il n'avait aucune preuve à fournir. La seule conclusion que le commissaire pouvait tirer de la déposition que le témoin Mahoney est censé avoir faite devant lui, c'est que les allégations n'étaient pas fondées. J'ai par devers moi la copie du rapport qu'il a rédigé à cet effet et fait parvenir au ministre.

Comment s'y prit-on alors pour obtenir la révocation de M. McAdam? Voici: le 14 octobre 1912, on écrivait de nouveau au ministre; on avait passé tout l'été à recruter des témoins qui consentissent à déclarer que M. McAdam avait fait œuvre de partisan. Et pourtant, s'il fut jamais facile de recueillir des preuves, c'est bien dans ce cas-là, car l'inspecteur des pêcheries était allé dans toutes les parties du

comté au cours de l'exercice de ses fonctions. Avec l'aide du Gouvernement, on devait pouvoir obtenir la preuve que cet homme s'était activement occupé de politique. On n'y parvint pas. Réduit à cette extrémité, M. Girroir écrivit donc cette lettre:

14 octobre 1912.

Je désire appeler votre attention sur certains faits relatifs à l'enquête sur l'accusation portée contre A.-R. McAdam. Ainsi que je le prévoyais, il est excessivement difficile de faire comparaître les témoins. J'en ai assigné plusieurs qui n'ont pas comparu.

J'ignorais que M. Girroir assignât des témoins ou qu'il eût le droit d'en assigner.

J'ai demandé à M. Duchemin de se faire indiquer par le ministère de la Justice ce qu'il faut faire pour obliger les témoins à comparaître.

Conçoit-on qu'un véritable sénateur, que le dispensateur des faveurs ministérielles dans le comté puisse s'exprimer ainsi? Sur ce point, les prescriptions de la loi des enquêtes sont on ne peu plus claires. M. Duchemin a dû les avoir sous les yeux quand il fut nommé commissaire; voici ce qu'elles disent en toutes lettres:

L'article 4 autorise le commissaire à assigner les témoins, et aux termes de l'article 5, les commissaires possèdent, pour contraindre les témoins à comparaître, le même pouvoir.....que celui dont jouit, en matière civile, toute cour d'archives.

Le sénateur faisait allusion dans la lettre que j'ai citée, à l'absence de M. Mahoney. Celui-ci ne comparut point; il n'avait pas été régulièrement assigné. M. Duchemin dit dans son rapport qu'il a dû ajourner l'enquête tenue à Malignant-Cove et que je déclarai alors que M. Mahoney n'avait pas été assigné. C'est vrai. J'avais dit à M. Mahoney qu'il ne serait pas tenu de comparaître tant qu'il ne lui serait pas signifié d'assignation et qu'on ne lui paierait pas son honoraire de témoin. Au début de ses investigations, M. Duchemin parcourait mon comté en tous sens et ne payait pas les honoraires des témoins qu'il avait convoqués; il en reste encore à payer. Ce n'est que lorsque M. Mahoney eût déclaré qu'il ne comparaîtrait qu'après avoir été régulièrement assigné et avoir reçu son honoraire de témoin, que M. Duchemin se mit à observer la loi, du moins à l'égard des témoins; il annonça que ceux-ci toucheraient dorénavant leurs honoraires et frais de déplacement. Je rappellerai ce passage de sa lettre:

Ceci met tout simplement en lumière l'insuffisance des moyens que l'on a actuellement d'instruire les affaires de cette nature.

[M. Wm Chisholm.]

Eh bien! ceci prouve tout simplement ou que M. Girroir parlait dans sa lettre de choses dont il ne connaissait pas le premier mot, ou qu'il s'imaginait que le ministre n'était que très peu au fait des dispositions de la loi en vertu de laquelle son commissaire poursuivait ses investigations.

Un libéral aussi rusé que McAdam fait faire généralement son travail par d'autres; et, pour prouver certaines des accusations portées contre McAdam on dût assigner des libéraux.

Oui, et ils avaient tout le trésor à leur disposition pour assigner tous les témoins dont ils pouvaient avoir besoin.

Pas un seul des libéraux assigné à comparaître ne vint déposer contre lui.

Je sais cela personnellement. Il se trouve que j'étais présent à l'enquête, bien que l'on ne m'eût point permis d'y prendre part en qualité d'avocat. Je puis, sur-le-champ, faire justice de cette assertion. Le seul homme qui, à ma connaissance, ait été appelé à comparaître, mais que ne se présenta point—et il n'avait pas été assigné—ce fut Mahoney.

De sorte que nous n'avons pu constater autre chose que les déclarations contenues dans la déposition de John McDonald. Je trouve ce témoignage suffisant pour motiver sa destitution. S'il est prouvé qu'un fonctionnaire a cherché à influencer ne fut-ce qu'un électeur, on ne saurait nier qu'il ait fait acte de partisan. McAdam lui, ne se souciait nullement de comparaître, et de nous fournir ainsi l'occasion de l'interroger. Il me semble que ce devrait être là une forte présomption contre lui, vu surtout que nous ne pouvions forcer les témoins à comparaître. Je suis convaincu que vous trouverez moyen de destituer McAdam immédiatement. Je puis vous assurer qu'il me tarde que cela soit fait.

Le sympathique ministre ne pouvait résister à un appel si pathétique. Il n'y a loi qui tienne; en dépit des dépositions faites devant le commissaire Duchemin, le ministre ne pouvait s'abstenir de faire acte d'autorité pour soulager ce brave monsieur qui demandait la destitution de McAdam. Qu'en est-il résulté? Comme je l'ai déjà dit, tout l'été s'est passé sans que McAdam ait été destitué. M. Duchemin ajourna l'affaire de jour en jour, parce que les témoignages entendus ne suffisaient pas et qu'il ne pouvait y suppléer. S'il avait jugé que la déposition de McDonald contînt une accusation sérieuse il eût alors dit à l'accusé: Voici une accusation portée contre vous qui, de prime abord, à moins que vous ne puissiez en démontrer le non-fondé, me paraît suffisante pour motiver à votre sujet un rapport défavorable. Mais, au dernier moment, il se ravise et décide que, attendu que McAdam n'avait point comparu pour nier—

nier quoi?—il n'y avait rien à nier puisque rien n'avait été prouvé contre lui—il devait être destitué. Pourquoi ajournait-il l'affaire, s'il trouvait suffisante la déposition de McDonald?

M. McKENZIE: Comment a-t-il été destitué?

M. CHISHOLM: Il l'a été par une décision du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. McKENZIE: Sur quel témoignage se basait cette décision?

M. CHISHOLM: Sur le seul témoignage de John McDonald. Dans son rapport du 14 octobre 1912, M. Duchemin s'exprime ainsi:

Avant de clore l'enquête, je dis à M. D.-C. Chisholm, qui représentait M. McAdam, que j'entendrais volontiers McAdam, s'il voulait, étant assermenté, protester contre la déposition de M. John McDonald, déposition dont les détails sont donnés ci-dessus. M. Chisholm me dit alors que M. McAdam ne comparaîtrait point comme témoin ni ne ferait aucune déclaration sous serment.

Il continue en exposant les motifs qui justifiaient la révocation de l'accusé. Le commissaire comprit très bien que la déposition obtenue à l'enquête du mois d'août n'était pas suffisante pour motiver la destitution de McAdam. Il ajourna la cause deux ou trois fois pour avoir le témoignage de Mahoney; et quand il l'eut enfin obtenu, il dut en revenir à celui de John McDonald. Si le témoignage de M. McDonald avait été suffisant tout d'abord, M. Duchemin n'aurait-il pas dit: D'après ce témoignage je vous trouve coupable, et à moins que, comparaissant devant moi, vous ne contredisiez ou expliquiez les faits avancés, je me verrai forcé de faire à votre sujet un rapport défavorable. Le fait de n'avoir pas appelé McAdam à comparaître alors prouve que M. Duchemin lui-même ne voyait, dans la déposition de M. McDonald, rien qui pût motiver la destitution de McAdam. Je ne dirai rien du successeur du fonctionnaire destitué. M. McDougall était, dans cette région, un très chaud et très actif partisan du Gouvernement, un homme dont l'ingérence indue en matière politique est évidente. D'après le sénateur Girroir, McAdam était si prudent et apparemment si réservé dans l'exposé de ses opinions politiques, qu'on ne pouvait le prendre en défaut; mais quand un homme s'en va de place en place parmi les pêcheurs, aux différentes saisons de l'année, il est impossible qu'il ne laisse pas tomber de temps en temps quelques paroles qui puissent permettre de découvrir ses couleurs politiques.

Le Gouvernement pouvait disposer du trésor publique pour chercher le long de la côte des témoins qui vinssent certifier que McAdam était réellement coupable d'avoir exercé une influence illégitime en faveur du parti libéral. On n'a pas pu en trouver, car il n'y en avait point. Cependant, on a donné la place à M. McDougall qui a été un solide et actif partisan du candidat conservateur dans plusieurs élections du comté d'Antigonish. Je dois avouer que c'est un homme respectable à qui je n'ai absolument rien à reprocher, mais comme inspecteur des pêcheries, je crois que le ministre eût pu faire un meilleur choix. Cette place avait été demandée par L. J. McEachern, un homme qui s'occupe de pêche depuis plusieurs années et qui, si je ne me trompe, a dirigé un établissement pour la mise en conserve du homard. En tous cas, il s'y connaissait en matière de pêche. Le 12 octobre 1911, il écrivait au ministre comme suit:

Le but de cette lettre est de vous informer que j'ai l'intention de solliciter la place d'inspecteur des pêcheries dans le comté d'Antigonish. La position a toujours été maintenue dans cette partie du pays. La première fois que j'ai exercé mes droits d'électeur, je l'ai fait en faveur de sir John S. D. Thompson, et, depuis ce temps-là, je n'ai pas cessé un seul instant de prendre une part active aux campagnes électorales. Je connais ce centre électoral depuis dix-neuf ans, comme conseiller municipal, charge que j'occupe encore aujourd'hui. Mais, maintenant que nous avons remporté la victoire, je me propose de l'abandonner quand mon mandat sera expiré. Etant dans le commerce je ne puis faire tout cela sans que mes affaires aient à en souffrir. La place que je sollicite favoriserait mon commerce, et je serais en état de pouvoir mieux servir mon parti; de plus, il y a vingt-cinq ans que je m'occupe du poisson et je devrais connaître quelque chose de la place en question. J'espère ne pas avoir trop présumé de moi-même en écrivant cette lettre à l'un des ministres du gouvernement libéral-conservateur qui, j'en ai l'intime confiance et le ferme espoir tiendra longtemps les rênes du pouvoir.

M. McEachern est un excellent homme; on ne saurait rien lui reprocher, et j'aurais cru que le ministre l'eût choisi à cause des nombreuses qualités qu'il possède pour remplir cette charge. Il a été toute sa vie un partisan ferme et actif et a bien mérité de son parti. Il savait comment s'adresser au ministre des Pêcheries et au Gouvernement. Le ministre répondit avec beaucoup de courtoisie à la lettre de M. McEachern qui, le 20 novembre 1911, lui écrivait de nouveau comme suit:

S'il vous est impossible de me faire donner la place d'inspecteur de pêcheries que j'ai sollicitée, vous pourriez me faire obtenir une place dans les entrepôts frigorifiques où, eu égard à mon expérience de plusieurs années dans l'in-

dustrie de la pêche, je crois être en état de remplir n'importe quel emploi. Après avoir combattu énergiquement pendant vingt-cinq ans pour le parti, je crois avoir mérité que l'on fasse quelque chose pour moi; et, comme je l'ai déjà dit, étant dans le commerce, j'ai dû m'imposer, pour le parti, de nombreux sacrifices dont je souffre actuellement. Vous remerciant pour votre lettre bienveillante et courtoise, et espérant que vous aurez une session agréable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur le ministre, votre dévoué serviteur,

L. J. McEachern.

Je ne suis point chargé de plaider la cause de M. McEachern, mais je déclare en toute sincérité que, selon moi, ce monsieur eût parfaitement rempli cette charge. Je crois réellement que le ministre n'a pas été ici aussi bienveillant, aussi sympathique et aussi généreux qu'il semble l'être d'habitude avec ses partisans. Autant que j'en puis juger, il a toujours cédé à l'appel du parti; et, dans cette occasion, cet appel était des plus pressants. Puisqu'il a dû se départir des règles qu'il avait établies lui-même au début de sa correspondance avec le sénateur Girroir, à savoir qu'il fallait que les accusations de participation aux luttes électorales fussent spécifiées et prouvées avant que l'on pût destituer quelqu'un, je prétends, sans vouloir déprécier M. McDougall, que, quand M. McAdam a été destitué, le ministre aurait dû donner cette place à M. McEachern.

M. A. W. CHISHOLM: Le ministre pourrait-il nous donner les noms des membres du bureau consultatif?

M. HAZEN: Il y en a quatre de la Nouvelle-Ecosse: M. Herman, de Shelburne, M. Smith, de Lunenburg, M. Short, de Pictou, et M. King, de Halifax. M. King a été nommé sur la recommandation du comité des pêcheries du bureau du commerce de Halifax. Les membres du Nouveau-Brunswick sont: M. Russell, de la baie Passamaquoddy, M. Young, du comté de Gloucester, et M. Carson, du comté de Kent. Il y en a un des îles de la Madeleine, M. Longwell; un de l'Alberta, un de la Saskatchewan et deux de la Colombie-Anglaise. Les représentants de la Colombie-Anglaise sont M. McIntyre et M. Cunningham. Ainsi, il y a quatre représentants de la Nouvelle-Ecosse, trois du Nouveau-Brunswick, un des îles de la Madeleine, aucun de l'Ontario, un de l'Alberta, un de la Saskatchewan, et deux de la Colombie-Anglaise.

M. A. W. CHISHOLM: Combien d'entre eux sont des pêcheurs?

M. HAZEN: Ce sont tous des pêcheurs, ou des marchands de poisson, ou des gens qui connaissent l'industrie de la pêche. M. Hermain, de Shelburne est un pêcheur de profession qui vit de la pêche. M. Short, de Pictou, est un marchand de poisson. M. Smith, de Lunenburg, s'occupe beaucoup de pêche; il est armateur de goélettes qui vont faire la pêche sur les bancs; il fait aussi partie de la commission des pêcheurs des bancs, qui veille aux intérêts de la grande pêche. M. King, de Halifax, représente dans ce bureau consultatif l'industrie du poisson séché ou fumé dont, comme le sait mon honorable ami, Halifax est le centre principal. Il est le représentant des marchands de poisson. Tout d'abord il n'y avait dans le bureau que trois représentants de la Nouvelle-Ecosse, mais le comité des pêcheries du bureau du commerce de Halifax ayant recommandé qu'on y ajoute un représentant pour Halifax, et cette requête ayant paru raisonnable, on nomma M. King. M. Smith est le représentant des pêcheurs en eau profonde. Il est pêcheur de profession, il a pêché lui-même sur les bancs, il y a été capitaine d'une goélette de pêche, et, aujourd'hui, il s'occupe de la pêche, bien qu'il ne pêche pas lui-même. M. Young demeure à Caraquet, et est parfaitement au courant de l'industrie de la pêche dans cette localité.

M. Russell représente la région de la baie Passamaquoddy. C'est un homme qui a exercé le métier de pêcheur. Je crois que le représentant de l'île du Prince-Edouard est dans le même cas. Il a été inspecteur des pêcheries, et le ministère a une très haute opinion de ses connaissances en matière de pêche. Les représentants de la Colombie-Anglaise sont des inspecteurs des pêcheries. Les députés de la Colombie-Anglaise aux Communes pensaient au début qu'il valait mieux avoir deux hommes ayant été inspecteurs des pêcheries, et c'est pour cette raison que M. Cunningham, un des principaux fonctionaires du Gouvernement fédéral, chargés des pêcheries, en Colombie-Anglaise et M. McIntyre, commissaire-adjoint des pêcheries de cette même province, ont été nommés. Il va sans dire que les pêcheries des provinces des prairies diffèrent essentiellement de celles de la côte est ou de la Colombie-Anglaise.

M. A. W. CHISHOLM: Il n'y a réellement qu'un seul de ces messieurs qui vive de la pêche.

M. HAZEN: Actuellement, il y en a un qui se livre à la pêche, mais il y en a deux qui vivent de cette industrie. M. Smith vit de la pêche.

M. W. A. CHISHOLM: Il est maintenant marchand de poisson; ce n'est plus la même chose que lorsqu'il était pêcheur.

M. HAZEN: C'est un homme qui a réussi à s'élever du rang le plus humble. De simple pêcheur, il est devenu capitaine, maintenant il est armateur et envoie ses vaisseaux pêcher sur les bancs.

M. A. W. CHISHOLM: C'est ce que je veux dire. Le ministre aurait-il la bonté de me renseigner sur les attributions de ce bureau, ces gens-là sont-ils censés rester chez eux ou voyager pour recueillir des renseignements, donner des ordres, etc.?

M. HAZEN: C'est un bureau purement consultatif. Il doit se réunir à Ottawa deux ou trois fois par an. La section des Provinces maritimes, celle de la côte du Pacifique et celle des prairies se réunissent ici pour y discuter avec les fonctionnaires permanents tout ce qui touche aux pêcheries. La raison qui a motivé la création de ce bureau, c'est que l'on a senti que le ministère était loin d'être le seul à s'y connaître en pêcheries, et l'on a cru qu'il serait avantageux que les fonctionnaires du ministère, dont un grand nombre sont des gens très instruits et possèdent des connaissances scientifiques étendues, eussent l'occasion, plusieurs fois par an, de s'entendre avec des gens qui, bien que ne possédant pas autant de connaissances scientifiques, ont de la pêche une connaissance pratique plus étendue que n'en saurait avoir les fonctionnaires du ministère. On a cru que l'existence de ce bureau produirait de bons résultats. Nous croyons que cette attente n'a point été trompée. L'année dernière nous nous réunîmes à Lunenburg, et d'autres réunions se tiendront ailleurs. Dans la Nouvelle-Ecosse, nous avons quelqu'un qui connaît à fond l'industrie du fumage et du séchage du poisson; un autre, la grande pêche, et un troisième, la pêche côtière; enfin, M. Short, de Digby, est parfaitement au courant des conditions générales qui affectent les pêcheries. On a cru que ces personnes, venant en contact avec nos fonctionnaires pisciculteurs, peuvent fournir des renseignements précieux relativement à la clôture de la pêche, la propagation du poisson et les meilleures méthodes à employer pour le mettre sur le marché sous une forme attrayante qui permette d'en retirer les prix les plus élevés. Notre personnel est d'avis que les résultats ont été des plus satisfaisants.

M. A. W. CHISHOLM: Je proteste contre la composition de ce bureau consultatif. Il ne s'y trouve qu'un seul homme qui soit ce que j'appelle un pêcheur, qui ne s'occupe que de la pêche, un travailleur de la mer.

Voilà l'homme que j'appelle pêcheur. Si je ne me trompe, nous en avons un dans ce bureau, mais au lieu d'un, c'est la moitié au moins des membres de ce bureau qui devraient être des pêcheurs. En second lieu, je blâme aussi le Gouvernement de n'avoir choisi que des personnes de la partie ouest de la Nouvelle-Ecossse. Il n'y a aucune raison pour s'arrêter, vers l'est, à une ligne de démarcation passant par Halifax et Guysborough. Les comtés de Guysborough, Pictou, Antigonish, Inverness, et les deux comtés du Cap-Breton ne sont point représentés dans ce bureau. Si l'ont eût été sincère le moins du monde, dans l'organisation de ce bureau consultatif, il semble que l'on aurait dû faire en sorte que cette partie du pays y fût représentée; car, si mon honorable ami veut bien consulter les statistiques, il y verra que la pêche est très fructueuse dans l'est de cette province. J'ai parlé à l'honorable ministre, je lui ai écrit, pour lui recommander un de ses propres amis du comté d'Inverness, comme un homme propre à faire partie de ce bureau. Je le considérais comme quelqu'un possédant les capacités nécessaires pour remplir cette place. C'était un pêcheur de profession. Je savais que le ministre pourrait bien ne point approuver la nomination de quelqu'un qui ne partageât point ses opinions politiques, mais il s'agissait ici d'un homme capable qui, s'il eût été nommé, aurait pu s'informer et tenir compte des désirs des pêcheurs des comtés de l'est. Je m'arrête en me bornant à enregistrer ma protestation contre la composition de ce bureau consultatif sur deux points: d'abord le personnel qui ne contient qu'un seul pêcheur, car je ne considère point comme pêcheur quelqu'un qui s'occupe d'armer des bateaux pour faire la pêche; en second lieu, le fait que les comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse ne sont point représentés dans ce bureau. J'espère que le ministre va remédier à ces défauts. Cela lui est facile. Il a de ses propres amis dans tous ces comtés, et peut sans difficulté trouver quelqu'un qui accepte de faire partie de ce bureau. Je dirai en passant que ce bureau a coûté l'année dernière $5,562.68. Une organisation aussi importante, au point de vue pécuniaire, devrait produire quelques bons résultats.

M. LOGGIE: Puis-je demander au ministre si les membres de ce bureau se réunissent en corps à Ottawa où s'ils y viennent individuellement.

M. HAZEN: Les représentants de la section des Provinces maritimes y viennent en-

semble, mais non le bureau général pour tout le Canada.

M. LOGGIE: Je n'entends point contester les allégations du ministre, excepté sur ce point-ci: il a dit que M. Young s'était occupé de pêche toute sa vie; c'est absolument exact, mais, en parlant de l'autre représentant du Nouveau-Brunswick, il a donné à entendre à la Chambre que ce monsieur a une aussi longue expérience que M. Young en matière de pêche. Je ne voudrais pas que l'on crût que j'aie quoi que ce soit à dire contre la personne qui a été nommée. C'est un homme très honorable, mais, en ce qui concerne l'expérience dans l'industrie du poisson, je suis bien sûr qu'on ne saurait le comparer à M. Young. Autant que je sache, il ne s'est jamais occupé de pêche, soit comme armateur, marchand de poisson ou pêcheur. Je devrais, je suppose, féliciter mon honorable ami de Kent (N.-B.) (M. Robidoux) de ce que son comté soit représenté dans le bureau consultatif, et aussi dans la commission des crustacés par un membre très influent. Je suppose que l'on tient compte au comté de Kent du bon travail accompli en 1911, tandis que l'on écarte entièrement les comtés qui possèdent des pêcheries peut-être plus importantes. J'ai cru qu'il n'était que juste de signaler au ministre le fait que ses remarques au sujet du représentant du comté de Kent, autre que M. Young, étaient plutôt risquées. Il se trouve que je connais très bien ces deux hommes, et je ne les en tiens pas moins en très haute estime.

M. ROBIDOUX: Je désire que l'honorable député de Northumberland (N.-B.) (M. Loggie) sache que, bien que M. Carson ne soit point un pêcheur et qu'il ne se soit point occupé directement de la pêche, il s'y connaît néanmoins fort bien. Le comté de Kent est l'un des comtés des Provinces maritimes où l'industrie de la pêche est des plus prospères, et l'honorable député de Northumberland ne l'ignore point, puisqu'il fait un commerce considérable dans cette partie du pays. En recommandant que l'on nommât M. Carson membre de cette commission, je n'avais en vue que l'intérêt des pêcheurs. Mon honorable ami ne niera point que M. Carson ne soit un citoyen énergique et dévoué, prêt à défendre les intérêts des pêcheurs. C'est pour cela que j'ai recommandé sa nomination. Il se peut que cette nomination ne soit point du goût de l'honorable député de Northumberland, mais mon principal but, en agissant ainsi, n'était point précisément de lui faire plaisir. Il serait assez difficile de satisfaire l'honorable député. On ne saurait y réussir sans lui abandonner virtuellement le monopole de de toute l'industrie de la pêche. Il a eu tous les avantages avec l'ancien Gouvernement.

Pour lui plaire, il ne faudrait nommer comme membres de ce bureau que des gens disposés à n'émettre des permis pour la pêche du saumon qu'en faveur de l'honorable député de Northumberland. Personne ici n'ignore que, antérieurement à 1911, il était impossible à un pêcheur ordinaire du comté de Kent, pour qui l'honorable député d'Inverness a tant de sympathie, d'obtenir un permis pour la pêche du saumon. Depuis la limite nord du comté de Kent jusqu'au sud de Richibouctou, on avait émis une vingtaine de permis, et la compagnie dont l'honorable député de Northumberland est le président, en détenait dix-sept. En réalité, il n'en exploitait que trois ou quatre et détenait les autres pour empêcher les gens de pêcher. Si les pêcheurs du comté de Kent avaient eu à choisir quelqu'un pour les représenter sur ce bureau, je suis certain qu'ils eussent élu M. Carson.

M. A. W. CHISHOLM: Mon honorable ami de Northumberland jouit-il encore du privilège de détenir ces permis?

M. ROBIDOUX: Oui, il détient actuellement ces permis. Je dois dire à mon honorable ami que tout pêcheur qui demande aujourd'hui un permis pour pêcher le saumon l'obtient sans peine.

M. A. K. MACLEAN: Je suis fortement porté à douter de la valeur de ce bureau consultatif des pêcheriees. Je doute fort que le Gouvernement retire quelque avantage des services d'un bureau qui ne se réunit virtuellement qu'une fois l'an.

Les membres constituant ce bureau sont en général des gens occupés qui ont d'autres occupations et ne peuvent donner, après tout, qu'une attention intermittente à la question des pêcheries. Au cours de l'année dernière, je crois, la chambre de commerce de Halifax adopta une résolution qui n'était qu'une répétition de résolutions adoptées antérieurement, demandant la nomination de fonctionnaires locaux, un pour chaque province. Je présume que l'intention de ce corps était que ce fonctionnaire demeurât dans une localité centrale dans chaque province, et qu'il y dirigeât directement toutes les affaires départementales. Il serait toujours l'exécuteur des ordres ou des règlements du ministère et il en surveillerait la mise en vigueur. Il serait aussi en mesure d'accumuler, après plusieurs années d'expérience, un grand nombre de renseignements dont le ministère pourrait tirer

parti. Il est probable que ce bureau consultatif présente certains avantages. On ne saurait guère supposer qu'une douzaine d'hommes se réunissent ici une fois l'an sans qu'ils puissent donner quelques renseignements au ministère.

M. HAZEN: Ils se réunissent deux fois l'an, et il est décidé qu'à l'avenir ils devront le faire plus souvent.

M. A. K. MACLEAN: Je suppose que ce serait aller un peu loin que de prétendre que ce bureau ne saurait fournir aucun renseignement au ministère, mais je ne pense point que son aide soit très efficace. Je suis d'avis que la proposition faite par la chambre de commerce de Halifax comportant la nomination d'un fonctionnaire principal dans chaque province, est beaucoup plus pratique, plus propre à favorisée les intérêts de l'industrie de la pêche dans chaque province, et beaucoup plus avantageuse pour le ministère que tout autre proposition qui lui ait été soumise à ce sujet. Je ne crois pas que le ministère de la Marine et des Pêcheries ait jamais été convenablement organisé pour réglementer efficacement et scientifiquement l'administration des pêcheries. Je ne vise point en particulier le ministre actuel; ce que je dis pourrait fort bien s'appliquer à tous ceux qui, jusqu'ici, ont été à la tête de ce ministère. Je ne sais si le personnel du ministère et insuffisant, je croirais assez qu'il en fût ainsi s'il s'agit de spécialistes ou de gens qui fussent disposés à se spécialiser, mais je ne crois pas que le département soit organisé d'une manière efficace ni qu'il l'ait jamais été. Je suis d'avis, encore une fois, que la proposition de nommer, dans chaque province, un représentant du ministère est excellente et mérite d'être étudiée sérieusement. J'aimerais à entendre dire au ministre qu'il a étudié soigneusement la proposition que lui a adressée la chambre de commerce de Halifax.

M. HAZEN: Naturellement, ce n'est point la première fois que cette proposition a été adressée au Gouvernement. Actuellement, nous avons des inspecteurs dans les différentes régions de chaque province, et l'opinion générale des principaux fonctionnaires du ministère, c'est qu'il y a fort peu à gagner à la nomination, dans chaque province, d'un nouveau fonctionnaire qui ne serait, après tout, qu'un inspecteur de plus. On trouve qu'il n'est pas plus difficile pour ces inspecteurs de se réunir à Ottawa qu'il le serait, pour ceux du Nouveau-Brunswick, par exemple, de se réunir à Saint-Jean, ou, pour ceux de la Nouvelle-Ecosse, de se rendre à Halifax. Mais, jusqu'à présent, on n'a pas cru qu'il soit utile d'adopter cette proposition qui a été formulée de temps en temps au Gouvernement au cours des dix dernières années.

M. LOGGIE: Je crains que quelques honorables députés n'aient mal compris la situation telle que l'a exposée au comité l'honorable député de Kent (M. Robidoux). Les permis dont il a parlé étaient détenus depuis trente ans par certaines gens; et, il y a environ vingt ans, la compagnie dont je suis le président fut organisée, et elle acquit ces permis pour la pêche du saumon. La compagnie constituée en corporation que je représente n'a pas plus reçu de faveurs du Gouvernement libéral que du Gouvernement conservateur. Elle a obtenu ses permis, il y a plusieurs années; elle les détient encore et elle cherche à en retirer un profit honnête. Je comprends, aussi bien que qui que ce soit en cette chambre, l'importance de protéger l'industrie de la pêche et de veiller à ce qu'elle ne soit point surchargée. Cela s'applique surtout, selon moi, à la pêche du homard.

M. A. K. MACLEAN: Quel genre de conserves cette compagnie fait-elle?

M. LOGGIE: Ecrivez à Fraser, Viger et Cie, de Montréal, et ils vous le diront. Les permis dont parle mon honorable ami sont virtuellement les mêmes que cette compagnie détient depuis trente ans. Une partie des terrains en face desquels cette compagnie fait la pêche vaut beaucoup d'argent. Je suppose que certains droits riverains sont accordés avec ces permis, bien que le département, règle générale, refuse de reconnaître ces droits. Mais tout de même les propriétaires ont le premier privilège de pêcher en face de leurs terrains. C'est la règle établie. Je ne crois pas qu'elle soit toujours observée et je ne dis pas qu'il est nécessaire qu'elle le soit toujours, du moment que ceux qui obtiennent des permis peuvent débarquer à terre. S'ils n'obtiennent pas ce privilège, le propriétaire du terrain peut les empêcher de débarquer. Il est important que certains droits riverains soient accordés. Tout ce que je voulais expliquer au comité, c'est que la compagnie que je représente n'a reçu du Gouvernement libéral aucune faveur qu'elle n'aurait pas eu le plein droit de demander à un Gouvernement conservateur. Je crois que le mi-

nistre me connaît suffisamment pour dire que je puis venir à Ottawa et demander justice à n'importe quel gouvernement. Bien que j'aie toujours appartenu au parti libéral dans la politique fédérale, je n'étais pas un partisan très actif jusqu'à ce que je me sois associé avec mon honorable ami pour travailler à ses côtés. Mais lorsqu'il s'est agi de questions fédérales, bien que nous travaillions ensemble, nous avons été obligés quelquefois de différer d'opinion.

M. TURGEON: Bien que j'admire le dévouement de mon honorable ami de Kent (M. Robidoux) à ses pêcheurs, il admettra que j'ai aussi quelques pêcheurs dans le comté de Gloucester qui me sont chers. Je ne parle pas tant de ceux de la côte, les pêcheurs de homard et de saumon, qui sont plus nombreux dans mon comté que dans tout autre comté du Nouveau-Brunswick, mais je parlerai plus particulièrement, ce soir, des pêcheurs sur la haute mer qui font un métier très rude, et qui ont été traités l'année dernière, dans le comté de Gloucester ou sur la côte du Nouveau-Brunswick, d'une façon inouïe depuis l'établissement de la Confédération. Nos pêcheurs sur la haute mer sont obligés de passer une fois ou deux par le port de Shippagan, dont le nouveau maître leur fait payer les droits de port. Je ne sais pas positivement s'il agit conformément aux règlements du département, mais je désire rappeler au ministre que sa conduite est toute une innovation dans le comté de Gloucester; que jamais les goélettes ont été obligées de payer des droits de port ou de quai depuis la confédération, et je ne crois pas qu'aucune part sur la côte nord du Nouveau-Brunswick on les ait obligés à en payer. Dans le comté de Gloucester la question est plus importante, parce que 200 goélettes partent des ports de Caraquet et de Shippagan tous les lundis matin pour aller sur les bancs de l'île du Prince-Edouard où ils pêchent chaque été pour près d'un million de dollars de poisson. Je demanderai au ministre de mettre ordre à la chose, s'il est possible, et de ne pas imposer de taxes sur ces pêcheurs. Ils sont exempts de payer des droits de quaiage et je ne vois pas pourquoi on leur ferait payer des droits de port.

M. HAZAN: Dans quel port?

M. TURGEON: Au port de Shippagan. Ainsi que l'honorable ministre le sait, toutes les goélettes de Caraquet, de Lamèque, de Miscou et de l'île de Shippagan sont obligées de passer par ce port pour aller à la mer.

[M. Loggie.]

M. HAZEN: Mon honorable ami dit-il que l'on fait payer des droits de port aux goélettes de pêcheurs?

M. TURGEON: Oui, on m'informe qu'on leur a fait payer les droits de port l'été dernier.

M. HAZEN: A quel titre?

M. TURGEON: Comme pêcheurs.

M. HAZEN: Je croyais que l'on ne faisait pas payer de droits aux pêcheurs. Il doit y avoir quelque malentendu.

M. TURGEON: Il doit y avoir eu erreur dans les ordres donnés au maître du port.

M. HAZEN: L'honorable député voudrait-il m'écrire une lettre racontant les faits.

M. TURGEON: Je le ferai.

M. HAZEN: Et je m'informerai.

M. SINCLAIR: Le malheur au sujet du bureau consultatif est, je crois, que le ministre en a fait un corps politique. Je regrette que le ministre n'ait pas tenu la promesse qu'il a faite à la Chambre, l'année dernière, lorsqu'elle l'a autorisé à nommer ce bureau, qu'il en choisirait lui-même les membres; qu'il s'efforcerait de nommer des hommes de confiance qui veilleraient aux intérêts des pêcheurs. C'est le 27 novembre 1913 que le ministre faisait cette promesse. Il a dit positivement alors qu'il ferait lui-même le choix des commissaires et qu'il ne serait pas guidé par des considérations de parti.

M. HAZEN: Oui, et j'ai tenu ma promesse.

M. SINCLAIR: L'honorable député de Kent (N.-B.) (M. Robidoux), nous dit qu'il a proposé lui-même un des commissaires.

M. HAZEN: Certainement.

M. SINCLAIR: Et je n'ai aucun doute que d'autres membres du bureau ont été aussi proposés par des amis politiques du ministre.

M. HAZEN: On m'a soumis des centaines de noms.

M. SINCLAIR: Je regrette que le ministre ait suivi cette méthode. Vu qu'il connaissait, lui-même, les fonctionnaires de son département, il connaissait aussi ceux qui sur la côte étaient capables de remplir cette charge, et il aurait pu très bien faire un choix de gens qui auraient été d'un grand service au pays. Sur les

côtes d'Ecosse, d'Angleterre et d'Irlande, les commissaires de pêcheries font d'excellent travail, exactement le genre de travail que désirent nos pêcheurs. Ils recueillent des renseignements qui sont utiles aux pêcheurs. Par exemple, ils connaissent les endroits où le poisson fraie. Au sujet de la pêche au chalut sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, plusieurs pêcheurs sont d'avis que la morue et la merluche fraient dans le golfe Saint-Laurent, mais l'opinion n'est pas unanime à ce sujet. Il n'y a pas de certitude à cet égard. C'est une simple théorie chez plusieurs. On pourrait peut-être obtenir des renseignements précis à ce sujet, et lorsque nous saurons que ces deux espèces de poissons vont frayer dans le golfe on pourrait alors faire défense aux pêcheurs au chalut d'y aller pêcher.

Le bureau consultatif pourrait faire des recherches scientifiques pour obtenir, à ce sujet, des renseignements qui seraient très utiles aux pêcheurs. Lorsque cette commission a été autorisée par la Chambre, j'ai demandé au ministre si les unions de pêcheurs y seraient représentées, et il m'a donné l'assurance qu'il y verrait, mais je n'ai pas eu connaissance que quelque chose ait été fait en ce sens. Les unions de pêcheurs ne sont pas affiliés à un parti politique; elles sont composées d'hommes de toutes les couleurs politiques, et je suppose qu'alors elles ne seraient pas disposées à proposer des nominations politiques.

Je regrette que le ministre n'ait pas tenu la promesse qu'il a faite à la Chambre et au pays, lors de la création de cette commission, qu'il verrait à en dicter lui-même la composition. C'est là qu'a été commise l'erreur.

Je désirerais beaucoup avoir du ministre une réponse un peu plus précise au sujet de ce nommé Fraser. Mon honorable ami de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) nous a révélé un bien triste état de choses. Il nous a dit que Fraser avait quitté ses pénates; qu'il avait parcouru 300 milles pour aller dans le comté de Victoria, où il a dit aux gens qu'il était autorisé par le ministre de la Milice et de la Défense à s'occuper de la question des primes attribuées aux vétérans de la campagne des fénians, afin de pouvoir convertir des électeurs; que cet homme avait trompé le peuple en disant cela; qu'il n'était nullement autorisé à s'occuper de cette affaire, et qu'il ne représentait pas le ministre de la Milice et de la Défense. Si cet homme a agi de cette façon dans le comté de Victoria, c'est un être méprisable, qui ne devrait pas rester au service du département. Le ministre n'a donné aucune assurance à la Chambre qu'il s'occuperait de cette affaire. Mon honorable ami de Cap-Breton-nord a fait une assertion très catégorique, et je crois que le ministre devrait au moins prendre l'engagement qu'il ira aux renseignements, et, si cet homme est coupable de l'accusation portée contre lui qu'il le destituera.

M. McKENZIE: Avant que le ministre réponde à mon honorable ami de Guysborough au sujet de Fraser, je désire rappeler à sa mémoire la loi du Parlement qui gouverne son ministère, telle qu'elle a été exposée par le premier ministre actuel lui-même. Cette question a été discutée dans cette Chambre le 6 décembre 1911, ainsi qu'on peut le voir à la page 900 du hansard:

Quant au service intérieur, la disposition législative que je désire citer figure dans la loi de 1908 présentée et adoptée sous le régime précédent. L'article 43 de cette loi décrète:

"Nul officier, commis ou employé dans les administrations d'Etat n'est privé du droit de voter à une élection fédérale ou provinciale, si les lois qui régissent cette élection lui donnent le droit d'y voter; mais à tout pareil fonctionnaire, commis ou employé est interdit tout travail de partisan relativement à telle élection".

Le texte de cet article ne semble pas le limiter au service intérieur. D'après mon interprétation de ce texte, il ne s'y applique pas uniquement.

Au demeurant, c'est là une question qu'il serait facile de décider, en examinant la première partie du statut. Qu'il suffise de dire, pour le moment, que ce texte ne pose pas de règle bien précise, en ce qui concerne le service intérieur.

Quant au service extérieur, la règle a été consignée dans une résolution proposée à la Chambre des communes par M. Lake, le 17 juillet 1905, et acceptée par le très honorable député (sir Wilfrid Laurier) qui était alors premier ministre, et voici cette règle:

"Bien qu'il soit à désirer que chaque fonctionnaire à l'emploi du gouvernement ait toute liberté pour ses opinions politiques et puisse exercer librement ses droits de citoyen, nul employé public ne devrait être encouragé ou autorisé à prendre une part active dans l'élection des représentants aux législatures provinciales ou fédérale".

L'honorable ministre n'a donc aucune latitude si cette loi doit être observée. Le premier ministre a fait remarquer qu'en ce qui concerne le service intérieur la loi réglait le cas, et quant au service extérieur, la dernière résolution, qui est ainsi conçue, le règle aussi:

Il est interdit à toute personne ayant un emploi salarié par l'Etat de faire aucun travail de partisan dans les élections fédérales ou provinciales.

Tout ministre qui veut observer cette loi y trouve un motif suffisant pour faire

comprendre aux fonctionnaires qu'ils ne doivent pas se mêler d'élections. Je tiens à faire remarquer que M. Fraser a non seulement tenté de corrompre les électeurs, mais qu'un surveillant des pêcheries du nom de William Phelan, qui demeure dans le comté de Victoria, a fait la même besogne aux côtés de Fraser, allant de maison en maison cherchant à corrompre les électeurs et à les faire voter en faveur de M. McLeod, qui était le candidat conservateur. Il n'est que juste que ces fonctionnaires sachent que le premier ministre actuel du Canada, dans un discours qu'il prononçait dans cette enceinte le 6 décembre 1911, a cité la loi à ce sujet, ainsi que je l'ai fait voir. Toute personne qui accepte un emploi du Gouvernement fédéral, particulièrement depuis la déclaration du premier ministre, ne peut se mêler d'élection comme l'ont fait ces deux individus.

M. LAW: Le ministre a-t-il la liste des inspecteurs des pêcheries dans la Nouvelle-Ecosse?

M. HAZEN: Oui. A. G. McLeod, Whitney-Pier, $1,300; Robert Hockin, Pictou, $1,300; M. Ward Fisher, Shelburne, $1,300.

M. LAW: Le ministre a donné une augmentation de $100 par année à M. Wood.

M. HAZEN: Tous ces employés ont reçu une augmentation de $100.

M. LAW: Le ministre a renvoyé un surveillant des pêcheries pour la seule raison, je suppose, qu'il était libéral et qu'il se faisait vieux. Cet inspecteur recevait $700 par année et il a nommé à sa place M. Fisher, auquel il a donné $1,200 par année, et ensuite une augmentation de $100. Est-ce de cette façon que le ministre emploie l'argent qui lui est confié? Je voudrais savoir s'il croit que M. Fisher fait un meilleur travail que l'ancien inspecteur des pêcheries. J'en doute fort. Je crois qu'on a donné ce traitement à ce dernier simplement parce qu'il était un ami du Gouvernement, et cela n'est pas dans l'intérêt du pays.

M. HAZEN: M. Robertson n'était pas un bon inspecteur; tout le contraire. L'honorable député ne contestera pas l'autorité sur laquelle je me base pour dire cela, car les archives du département montrent que M. Robertson a été suspendu par l'ancien Gouvernement parce qu'au département on le considérait comme tout à fait incapable. L'inspecteur actuel au contraire est très compétent et il remplit ses fonctions admirablement. Je ne crois pas que $1,300 par année soit un traitement trop élevé pour un inspecteur des pêcheries qui remplit bien son service.

[M. McKenzie.]

M. LAW: Je ne m'accorde pas avec la ministre au sujet de M. Robertson. Mais il n'était pas, je crois, inspecteur des pêcheries. Dans tous les cas, le fonctionnaire en question était le capitaine Hatfield.

M. HAZEN: Il n'était pas inspecteur, mais surveillant. L'honorable député doit savoir qu'il y a des inspecteurs de pêcheries, sous eux sont les surveillants, et ensuite les gardes-pêche.

M. KYTE: Il y a quelques semaines, au cours de la discussion des subsides, j'ai demandé une explication concernant le paiement de $33.90 à William Forgeson, pour le compte de J. A. Gillies.

M. HAZEN: Voici l'explication:

En examinant le premier compte et la copie qui est renfermée dans le rapport envoyé à la Chambre des communes, on découvre que le compte est fait comme suit:

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.
(Par J. Gillies, C.R., Sydney.)
A William Forgeson Port Royal, (C.-B.).

L'explication de ce compte est comme suit: Le 26 avril 1912, le sous-ministre écrivait à M. J. A. Gillies, pour lui expliquer qu'il serait nécessaire d'avoir un capitaine, un ingénieur et un cuisinier pour le côtre du revenu Davies, et lui demandait de lui soumettre les noms de personnes pouvant remplir ces emplois. Le 4 mai, M. Gillies soumettait le nom de M. William Forgeson comme ingénieur sur le côtre "Davies", et à la même date, M. Forgeson recevait avis de se présenter à l'inspecteur des pêcheries Hockin à Pictou, où était stationné le bateau. M. Forgeson se présenta à l'inspecteur, mais il lui expliqua qu'il n'était pas ingénieur de machines à vapeur, et qu'il ne connaissait que les moteurs à gazoline. Il était impossible alors d'employer Forgeson sur le "Davies", il dut s'en retourner chez lui à Port-Royal.

M. KYTE: L'honorable ministre voudra-t-il déposer la correspondance entre le sous-ministre et M. Gillies.

M. HAZEN: Je la déposerai avec plaisir.

M. A. W. CHISHOLM: Je veux signaler à l'attention de la Chambre la façon d'agir, que je considère ridicule, de la commission des crustacés, lorsqu'elle est allée visiter la province de la Nouvelle-Ecosse l'année dernière. Cette commission s'est rendue à Orangedale, dans le comté d'Inverness, où il n'y a pas de poissons, excepté des huîtres, et elle n'a pas visité le reste du comté d'Inverness, qui comprend une étendue de 100 milles de longueur, où il y a quinze ou vingt établissements de conserves de homards. Je ne connais pas les ordres

que la commission a reçu du département, mais il me semble que si elle avait voulu faire son devoir elle aurait dû visiter la région dont je viens de parler. Il semble qu'elle n'a pas voulu se donner de fatigue; qu'elle ne voulait pas trop s'éloigner du chemin de fer Intercolonial. Cette commission a fait rapport au département qu'elle avait interrogé une personne à Orangedale, et quelle n'avait pas visité le reste du comté d'Inverness. Le département de la Marine et des Pêcheries semble avoir quelque chose—je ne sais trop comment l'appeler—contre le comté d'Inverness.

M. McKENZIE: Le très honorable premier ministre a exposé clairement la loi qu'aucun employé du Gouvernement ne peut se mêler d'élection fédérales ou provinciales. Quelle est l'attitude du ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet de cette loi? Signifie-t-elle quelque chose? Dans ce cas-là, les deux fonctionnaires qui l'ont violé devraient être punis. Si le ministre prétend que cette loi ne s'applique pas à eux, il nous faudra alors donner une autre interprétation au principe très clair et très explicite que le premier ministre a posé lorsqu'il a cité l'article de la loi concernant le service intérieur, et la résolution adoptée par cette Chambre concernant le service extérieur. Les deux fonctionnaires dont je parle font partie du service extérieur, et la résolution devrait s'appliquer à eux. Le ministre dit-il qu'elle ne s'applique pas à leurs cas, et alors qu'entend-il faire?

M. DAVIDSON: J'aimerais beaucoup à avoir l'opinion du ministre sur ce point, parce que je crois qu'elle touche de très près quelques-uns des amis politiques de l'honorable député qui vient de parler. J'ai eu le plaisir, lors de la dernière campagne électorale, de suivre mon illustre ami, et de voir d'assez près les méthodes adoptées par certains individus dans ce comté. Dans le district dont je parle, j'ai eu connaissance qu'au moins douze fonctionnaires nommés par l'ancien Gouvernement ont employé tous les moyens imaginables pour battre le candidat conservateur dans cette élection. Ce n'était pas mon intention de parler de la chose, mais puisque l'honorable député a soulevé la question, je crois que le ministre devrait nous dire ce qu'il pense de la conduite de ceux que mon honorable ami a visités, et avec lesquels il s'est consulté durant la campagne. Si ces fonctionnaires ont enfreint cette résolution, ils devraient être renvoyés. Mon honorable ami a porté des accusations très directes et très graves contre M. Fraser; je présume qu'il est bien renseigné, parce que je suis certain qu'il ne porterait pas d'accusations aussi catégoriques sans savoir à quoi s'en tenir. Nos honorables collègues n'ont pas oublié que mon honorable ami est descendu des hauteurs du banc judiciaire d'une cour de comté pour entrer dans la politique et se présenter dans Cap-Breton-nord; il doit donc avoir acquis un esprit juridique. J'espère qu'il ne s'appuie pas seulement sur des déclarations *ex parte* de ses chauds et enthousiastes amis du comté pour porter des accusations aussi sérieuses que celles qu'il a portées ce soir. L'honorable député a demandé au ministre de faire connaître son opinion sur la question; serait-il assez bon lui-même de dire au comité ce qu'il pense d'un directeur de la poste qui s'occupe activement de politique?

M. McKENZIE: Il n'y a aucune nécessité d'exprimer des opinions; nous avons la loi telle qu'elle a été expliquée par le premier ministre.

M. DAVIDSON: Alors, je demanderai à mon honorable ami pourquoi, lorsqu'il était dans le district de North-Shore, il s'est consulté et a comploté avec M. McLeod, directeur de la poste à cet endroit, et qu'il en a fait son bras droit dans son élection? Mon honorable ami connaissait—bien que M. McLeod put l'ignorer—la résolution en question. Ne croit-il pas qu'il était très mal de sa part d'induire ce pauvre homme à agir de la sorte?

M. McKENZIE: Mon honorable ami sait que M. McLeod a plus d'une fois offert de remettre ce bureau de poste au Gouvernement actuel depuis son arrivée au pouvoir. M. McLeod ne tient pas à ce bureau, et le Gouvernement peut le reprendre quand il voudra.

M. DAVIDSON: Mon honorable ami sait que ce que je dis au sujet de M. McLeod est substantiellement exact. Que l'emploi vaille la peine d'être conservé ou non cela ne change rien à l'affaire, et ne justifie pas M. McLeod de violer la loi. Si le bureau de poste est enlevé à M. McLeod—et je ferai connaître les faits au directeur général des Postes—il saura qui blâmer. Connaissant la résolution qui a été adoptée par cette Chambre, mon honorable ami a ouvertement encouragé M. McLeod à la violer; et voilà l'homme qui a occupé la haute fonction de juge de cour de comté. N'est-ce pas un cas grave, monsieur le président?

M. McKENZIE: Je croyais que l'honorable député d'Annapolis aurait le bon esprit

de se tenir en dehors de cette discussion. Il s'est fait accompagner de M. Fraser à North-Shore. Je ne voulais pas mêler mon honorable ami à cette discussion. Comme son collègue dans cette Chambre, je voudrais le respecter. Mais il a soulevé lui-même la question, et c'est plus fort que lui, il faut qu'il s'occupe toujours de petites saletés.

M. le PRESIDENT: Je ne crois pas que ce langage soit parlementaire, et l'honorable député doit retirer ces paroles.

M. McKENZIE: Retirer mes paroles? L'honorable député peut dire qu'il n'a pas commis de saletés, et qu'il a simplement voulu donner une explication.

M. DAVIDSON: Ce que l'honorable député peut dire ne porte pas à conséquence.

M. McKENZIE: Je ne savais pas que ce fut un déshonneur pour quelqu'un d'avoir été juge. Je ne le crois pas. Au contraire, je crois que ceux qui ont occupé la charge de juge, et l'ont remplie avec honneur et du mieux qu'ils ont pu, n'ont aucune raison d'avoir honte. J'ai le plus grand respect pour la charge de juge. Je révère et je respecte tous ceux qui remplissent ces hautes fonctions, du moment qu'ils les remplissent bien. Je ne prétends pas avoir jeté grand lustre sur la charge de juge, mais je l'ai abandonnée aussi pure que je l'ai prise. Cette charge avait été remplie avant moi par un homme très distingué dans le district n° 7 de la Nouvelle-Ecosse, un homme qui a été autrefois membre de cette Chambre, l'honorable juge Dodd, un descendant d'une longue lignée de juges, un homme instruit et un grand avocat. Il a rempli avec honneur la charge de juge de comté. Je lui ai succédé. Mon honorable ami cherchera en vain dans toute la presse tory de la Nouvelle-Ecosse pour y trouver un seul commentaire défavorable à ma nomination, lorsque j'ai succédé au juge Dodd. Tories comme grits ont accueilli ma nomination favorablement. Je ne l'ai pas oublié, parce que cela m'a fait plaisir de voir mes adversaires dans la presse, bien qu'ils m'attaquassent continuellement lorsque j'étais dans la politique, reconnaître que le choix que l'on avait fait de moi n'était pas mauvais. Lorsque le temps est arrivé, j'ai remis ma charge à un homme distingué, le juge Finlayson. Je n'ai jamais entendu aucune plainte lorsque j'étais juge au sujet d'aucune de mes décisions. Assez souvent dans cette Chambre mes honorables collègues disent que j'ai été juge, comme si je devais rougir parce que le Gouvernement a jugé à propos de me nommer à cette charge. Mais comment s'est conduit l'honorable député d'Annapolis? On l'a entendu faire un discours à une réunion politique à French-River, dans le district de North-Shore, et inviter tous ceux qui réclamaient la prime attribuée aux vétérans de la campagne des fénians à s'adresser à lui, et qu'il hâterait les choses.

M. DAVIDSON: L'honorable député cite un fait absolument inexact.

M. McKENZIE: Je rapporte ce qui s'est passé à la réunion.

M. DAVIDSON: Je prie l'honorable député de se rétracter absolument. Il n'y a pas trace...

M. McKENZIE: Il n'est pas question de ce qui s'est passé dans la Chambre.

M. le PRESIDENT: J'ai toujours décidé qu'on est tenu de prendre la parole d'un député dans le seul cas où il s'agit de discours qu'il a prononcés. Quant aux questions de fait, je n'ai jamais pensé que personne fût obligé de croire ce qu'un autre avait dit.

M. McKENZIE: Je pourrais fournir les affidavit de cinquante personnes qui ont écouté le discours que mon honorable ami a prononcé, en février, à l'école de French-River.

M. DAVIDSON: Je suis forcé d'exiger que l'honorable député respecte le règlement à cet égard. Je nie formellement avoir dit cela ou quoi que ce soit qui puisse y ressembler, et j'adjure l'honorable député de rétracter ce qu'il a dit.

M. McKENZIE: De rétracter quoi?

M. DAVIDSON: La remarque comportant que j'aurais demandé à ceux qui voulaient obtenir la prime attribuée aux vétérans de la compagne des fénians, de s'adresser à moi ou de me consulter à ce sujet. Il n'y a pas ombre de vérité dans cette imputation, tout y est pure invention.

M. McKENZIE: L'honorable député a dit à la réunion: "J'ai ici avec moi un agent officiel...

M. DAVIDSON: Je demande à l'honorable député de rétracter cela. Ce qu'il déclare est absolument...

M. McKENZIE: Je suis obligé de faire ma déclaration.

M. le PRESIDENT: Quand j'ai rendu ma décision, je pensais que l'honorable député avait parlé de questions de fait. Maintenant il cite des paroles qu'il attribue à un collègue. Ses remarques ont fini par tomber sous le coup du règlement. Le règlement implique que le seul homme qui sache exactement quelles expressions un député a employées, c'est le député même à qui on les attribue. Voilà pourquoi nous sommes tenus d'accepter sa dénégation.

M. McKENZIE: Je crois que ce règlement ne s'applique qu'aux déclarations faites dans la Chambre.

M. le PRESIDENT: Non. L'honorable député fait erreur.

M.McKENZIE: Qu'on me cite la règle. Je n'en connais pas dans ce sens.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député n'est pas satisfait de ma décision, il n'a qu'à en appeler.

M. McKENZIE: Je connais assez bien ce que valent les règlements de la Chambre aux yeux d'une bonne grosse majorité tory, pour ne pas perdre mon temps à les invoquer. Je n'en appellerai pas. L'honorable député d'Annapolis prétend que je n'ai pas reproduit exactement les expressions qu'il a employées; voilà toute la cause du différend survenu entre lui et moi.

M. DAVIDSON: Je demande à l'honorable député de rétracter absolument ce qu'il a dit au sujet des remarques que j'ai faites.

M. McKENZIE: L'honorable député voudrait-il rapporter à la Chambre ce qu'il a vraiment dit?

M. DAVIDSON: La répétition de tout ce que j'ai dit dans cette circonstance prendrait un certain temps et je ferais un véritable discours de combat où je dirais, concernant la besogne de mon honorable ami en temps d'élection, des choses qui ne s'interpréteraient peut-être pas en sa faveur. Mais quant à la question de la prime ou à ce qui peut y avoir rapport, je n'en ai pas dit un traître mot à cette réunion. Le receveur de la poste de cette localité, un ami personnel de l'honorable député, m'a posé une question et j'ai tâché d'y répondre le mieux possible, voilà tout. Mais il est absolument faux que j'aie fait les déclarations qu'on m'attribue, et je suppose que ce que l'honorable député a dit de M. Fraser est à peu près aussi exact que ce qu'il a affirmé de moi.

M. McKENZIE: J'ai déjà affirmé que M. Fraser s'était donné pour fonctionnaire du ministère de la Milice. Cela, je défie M. Fraser ou l'honorable député d'Annapolis de le nier. L'honorable député a signalé M. Fraser à l'auditoire en disant: "Voici l'homme qu'on m'a donné...

M. DAVIDSON: C'est faux.

M. McKENZIE: "Voici l'homme que le ministère m'a envoyé; il va venir vous payer."

M. DAVIDSON: Je suis vraiment surpris que mon honorable ami pousse l'injustice jusqu'à se permettre des affirmations comme celles-là. Elles sont fausses du tout au tout, ce sont de pures fables. Je les nie absolument, tout comme le ferait lui-même l'honorable député si elles s'adressaient à lui sans plus de raison, et je lui demande de les retirer.

M. McKENZIE: Mon honorable ami ne peut nier s'être rendu à North-Shore en compagnie de ce nommé Fraser. Pourquoi l'avait-il amené là?

M. DAVIDSON: Je ne me suis pas rendu à North-Shore avec ce nommé Fraser. Je prie l'honorable député de se rétracter.

M. McKENZIE: Je ne le ferai certainement pas. Que l'honorable député prenne l'attitude qu'il voudra; ce que j'ai dit, je l'ai dit parce que c'était vrai, absolument et décidément vrai, et je n'en retrancherai pas un mot. Voilà l'attitude que je prends, moi, et je ne crains pas de la prendre, car il y a cinquante ou cent personnes qui ont écouté le discours de l'honorable député et on peut les faire comparaître devant une commission d'enquête quelconque.

M. DAVIDSON: L'honorable député en a absolument menti.

Des VOIX: Rétractez-vous.

M. McKENZIE: Je ne lui demanderai certes pas de se rétracter. Je ne voudrais pas...

M. le PRESIDTNT: A l'ordre!

M. McKENZIE...parce que pour monsieur le président, ces paroles sont absolument satisfaisantes.

M. le PRESIDENT: Les honorables députés se sont tellement éloignés du sujet à l'étude que je désire les rappeler à la question et à discuter l'item dont il s'agit. Il est certain qu'on a tenu un langage qu'on n'aurait jamais dû tenir dans cette enceinte. Il est défendu à tout député de dire qu'une déclaration faite par un autre député est fausse, et cela, personne ne l'ignore. Je

ne tiens pas particulièrement à imposer ma volonté, mais il me semble que lorsqu'un député est rappelé, par le président, au respect du règlement, il devrait accepter la décision du président.

M. McKENZIE: Naturellement, c'est la gauche qui a tous les torts. Un membre de la droite peut traiter un autre député de menteur et l'on n'y voit rien de répréhensible. Je ne demande pas que l'honorable député se rétracte. J'ai certains droits et ce n'est pas le député d'Annapolis qui me les enlèvera ni qui décidera de mon existence. Loin de là. Sans vouloir émettre un blâme contre M. le président, je ferai remarquer que pour une légère infraction au règlement je suis rappelé à l'ordre et que le député d'Annapolis qui m'a traité de menteur, moi un membre de cette Chambre, s'en tire sans une rétraction. Comment un président en de telles dispositions peut-il espérer maintenir l'ordre dans cette Chambre?

M. le PRESIDENT: J'ai déjà dit que l'expression employée par l'honorable député d'Annapolis ne peut être permise, et je lui ai demandé de la rétracter, comme j'ai demandé à l'honorable député de Cap-Breton-nord de rétracter sa propre déclaration. Je ne puis faire plus que cela.

M. McKENZIE: Je ne crains pas de le dire à M. le président et à toute la députation, il est impossible de faire régner l'ordre dans cette Chambre, si l'impartialité en est absente. Il faut que la justice et la loyauté président à l'application des règles de cette Chambre, si l'on veut qu'elles soient observées.

M. le PRESIDENT: Je ne crois pas que je puisse faire davantage pour donner satisfaction à l'honorable député. Qu'il en appelle de mon jugement. Je ne puis pas me rendre maître des députés. Si les décisions que je rends ne son pas observées, qu'y puis-je faire?

M. DAVIDSON: Je demande à rétracter ce que j'ai dit il y a un instant.

M. FOWLER: Je soulève une question de règlement. L'honorable député de Cap-Breton-nord a taxé l'honorable député d'Annapolis d'avoir fait certaines déclarations, et celui-ci a nié les avoir faites, puis il a employé, à l'adresse de l'honorable député du Cap-Breton-nord une expression non admise au Parlement et qu'il a ensuite retirée. Mais l'honorable député de Cap-Breton-nord n'a pas rétracté, lui, ce qu'il a dit de l'honorable député d'Annapolis et qui a provoqué, de la part de ce dernier, une dénégation absolue. Je pense qu'il conviendrait, avant de continuer la discussion, que l'honorable député de Cap-Breton-nord fût prié de rétracter ce qu'il a dit de l'honorable député d'Annapolis.

M. le PRESIDENT: Le comité sait que j'ai demandé à l'honorable député de retirer les expressions dont il s'est servi.

M. FOWLER: Si un député refuse de se rétracter, ne peut-on rien lui faire? Dans certaines circonstances le sergent-d'armes a un devoir à remplir, et je pense que nous avons aujourd'hui une bonne occasion de lui faire gagner son salaire.

M. McKENZIE: Je ne voudrais pas inviter le député de King-et-Albert à se joindre au sergent-d'armes.

M. FOWLER: Si ce devoir incombait au député de King-et-Albert il n'aurait pas besoin de l'aide du sergent d'armes pour le remplir, il est plus homme que le député de Cap-Breton-nord.

M. McKENZIE: L'honorable député compte sans son hôte.

M. EDWARDS: Je soulève une question de règlement. J'ai toujours compris que si un député est accusé d'avoir employé certaines expressions et qu'il nie expressément les avoir employées, l'accusateur doit accepter la parole de l'accusé. Dans le cas actuel, l'honorable député de Cap-Breton-nord n'est-il pas obligé d'accepter la parole de l'honorable député d'Annapolis?

M. le PRESIDENT: J'ai déjà dit que le règlement, à ce sujet, est clair. Il faut prendre la parole d'un député au sujet d'une déclaration qu'on dit qu'il a faite. J'ai demandé à l'honorable député de Cap-Breton-nord d'accepter la déclaration de l'honorable député d'Annapolis. Il ne me reste plus qu'à attendre la décision du comité.

M. McKENZIE: Je serais certainement le dernier à refuser de me conformer aux décisions du président de la Chambre. Respect est dû au poste d'Orateur et au poste de président, quels qu'en soient les titulaires; mais pour que ces postes soient honorés et respectés, il faut que ceux qui les occupent leur assurent l'honneur et le respect. J'espère qu'il en sera toujours ainsi. Il est une règle de cette Chambre, une règle d'honneur, qu'un député convaincu de certains faits, comme je le suis moi-même dans le cas actuel, peut parfois difficilement obser-

ver. Cependant, si elle doit être observée, elle doit l'être également de chaque côté de la Chambre, comme toutes autres de même nature. Si les convenances parlementaires m'obligent à perdre connaissance de faits qui sont profondément gravés dans mon esprit, je suppose qu'il faut m'y conformer. Je le veux bien, si c'est nécessaire pour conserver au règlement son autorité, et à la Chambre et à son président sa dignité.

M. EDWARDS: Les convenances parlementaires n'exigent-elles pas que mon honorable ami accepte la déclaration de l'honorable député d'Annapolis? Dans l'affirmative, mon honorable ami devrait faire preuve d'obéissance au règlement.

M. McKENZIE: Je n'irai pas plus loin, et je pense être allé assez loin.

M. le PRESIDENT: Je présume que l'honorable député veut dire qu'il accepte la décision du président et se rétracte, et que l'honorable député d'Annapolis l'a compris ainsi, d'après les remarques de l'honorable député de Cap-Breton-nord?

M. CARVELL: Monsieur le président . . .

M. FOWLER: Un instant.

M. CARVELL: J'ai la parole.

M. FOWLER: Voulez-vous me permettre .

M. CARVELL: J'ai la parole.

M. EDWARDS: Non, vous ne l'avez pas.

M. CARVELL: Que M. le président dise si je l'ai ou non.

M. le PRESIDENT: Je n'ai pas décidé que l'honorable député de Carleton avait la parole.

M. CARVELL: Je vais décider que je l'ai et je vais la garder jusqu'à ce qu'on me rappelle à l'ordre.

M. le PRESIDENT: L'honorable député (M. Fowler) soulève une question de règlement.

M. CARVELL: J'y ai objection, monsieur le président. Vous avez décidé que l'honorable député de Cap-Breton-nord s'était conformé aux exigences du règlement.

M. le PRESIDENT: J'ai demandé à l'honorable député d'Annapolis s'il était satisfait et j'ai pensé qu'il se levait pour me répondre.

M. DAVIDSON: Monsieur le président . .

M. CARVELL: Quelle est votre décision, monsieur le président, au sujet de l'observation de l'honorable député de Cap-Breton-nord?

M. le PRESIDENT: J'ai demandé à l'honorable député de Cap-Breton-nord s'il voulait retirer l'expression dont il s'était servi, et à l'honorable député d'Annapolis s'il était satisait de la déclaration de l'honorable député de Cap-Breton-nord. Puis, un autre député s'est levé et a fait certaines observations.

M. CARVELL: Je pense que vous vacillez quelque peu, monsieur le président.

M. le PRESIDENT: Je fais de mon mieux pour arriver à clore l'incident.

M. CARVELL: Je le sais. Mais vous m'avez paru dire que l'honorable député de Cap-Breton-nord s'était conformé à la règle parlementaire. Si vous affirmez maintenant qu'il ne l'a pas fait et que vous n'avez pas dit cela.

M. le PRESIDENT: Non, je ne l'ai pas dit.

M. DAVIDSON: Monsieur le président, vous avez eu la bonté de me demander si j'étais satisfait de l'explication. Je regrette d'avoir à dire que je ne puis la juger satisfaisante. L'honorable député de Cap-Breton-nord m'a paru vouloir se conformer aux règles de la Chambre d'une façon conditionnelle et hypothétique, tandis qu'il devrait accepter la déclaration non pas en termes généraux, mais d'une façon précise, et retirer la dénégation qu'il a faite de la véracité des paroles que j'ai prononcées en premier lieu.

M. le PRESIDENT: Le règlement dit que si un député est rappelé à l'ordre et prié de rétracter une déclaration qu'il a faite, il doit la rétracter sans commentaire. C'est ainsi que l'honorable député (M. McKenzie) doit le comprendre. Et l'on admettra que j'avais raison de demander si sa déclaration à ce sujet paraissait acceptable à l'honorable député d'Annapolis. L'honorable député de Cap-Breton-nord ne s'est certainement pas conformé à la règle qui dit qu'un député doit être rappelé à l'ordre pour s'être servi d'expressions comme celles dont il s'est servi et que le règlement interdit.

M. McKENZIE: Que veut dire M. le président? Je me suis déclaré prêt à souscrire à tout ce que le code des conventions parlementaires pouvait exiger pour le respect des décisions du président et la dignité de la Chambre. Si on ne l'a pas compris ainsi, ce n'est pas ma faute.

M. le PRESIDENT: Je me suis levé deux fois: d'abord pour rappeler l'honorable député à l'ordre, parce qu'il avait employé une expression inadmissible, et ensuite parce

qu'il avait fait une déclaration attribuant une fausseté à l'honorable député d'Annapolis. Celui-ci ayant nié les dires qu'on lui attribuait, j'ai demandé à l'honorable député de Cap-Breton-nord d'accepter cette dénégation. S'il prétend que ce qu'il vient de déclarer signifie qu'il retire le mot "saleté" et accepte la dénégation de l'honorable député d'Annapolis, il se conforme à la décision du président.

M. McKENZIE: Je ne mets aucune hésitation à reconnaître que, au sens parlementaire, l'honorable député d'Annapolis ne se plaît pas dans les saletés.

L'hon. M. HAZEN: Il me semble que, par ces derniers mots, l'honorable député a tout simplement envenimé les choses. Après les avoir entendus on ne saurait s'empêcher de voir qu'il avait l'intention d'insulter le député d'Annapolis. Le député du Cap-Breton-nord est un vieux parlementaire, il sait que de tout temps il est arrivé à des chefs de parti de se rétracter dans cette Chambre et que le député d'Annapolis ayant nié, ici, ce soir, les dires qu'on lui avait attribués, il est tenu d'accepter cette dénégation. Je suis sûr qu'il va venir à la décision que le député d'Annapolis ayant retiré sans équivoque ce qu'il avait dit de lui, il devrait lui-même retirer ce qu'il a dit du député d'Annapolis. Au double point de vue de la dignité de cette Chambre où il siège depuis des années, et de l'estime qu'il s'y est acquise comme parlementaire, il ferait beaucoup mieux, selon moi, d'opter dans ce sens. Je prie donc mon honorable ami d'obtempérer à la décision du président et de rétracter en toute bonne foi la déclaratoin qu'il a faite.

M. McKENZIE: Cette discussion provient surtout de ce qu'on m'a mal compris dès le début et de ce qu'on a donné à mes paroles une interprétation qu'elles ne comportent pas.

Si l'honorable député d'Annapolis ne saisit pas le sens de mes paroles et qu'il me fasse dire pis que ce que j'ai dit et me demande ensuite de rétracter ce que je n'ai pas dit, on voit dès lors quelle est la source de la difficulté. Quand j'ai signalé à la Chambre le cas du nommé Fraser, j'avais la même raison que j'ai eu depuis pour mentionner le nom du député d'Annapolis, mais je m'en suit abstenu parce que je respectais trop l'honorable député comme membre de cette Chambre pour mêler son nom à cette affaire. Comme nous allions en finir, il est intervenu, de lui-même, évidemment dans le but de défendre la sale besogne que ce nommé Fraser avait faite. Je n'ai pas dit que l'honorable député eut commis une saleté. Ce que j'ai dit, c'est qu'il ne pouvait pas être témoin d'une sale affaire sans s'en mêler.

M. HAZEN: Ce n'est pas parlementaire.

M. McKENZIE: Peut-être. Mais ce n'est pas une allusion à l'honorable député personnellement. Peut-être aurais-je dû me servir d'un langage plus euphonique. Mais quand j'ai signalé à la Chambre la conduite de ce nommé Fraser qui était allé dans le comté, y avait débité des mensonges et s'y était donné pour ce qu'il n'était pas, et que j'ai vu un député se mêler de prendre sa défense, j'ai trouvé que ce député n'agissait pas d'une façon bien louable. Toutefois, j'aurais exprimé la même idée. Certes, si les termes dont je me suis servi étaient répréhensibles, je regretterais d'y avoir eu recours, car je tiens à obéir aux règles parlementaires et à parler dans cette Chambre avec dignité et respect. . .

M. HAZEN: Alors, pourquoi ne pas rétracter la déclaration en question?

M. McKENZIE: Et avec autant de respect pour n'importe quel député que pour celui qui dirige la Chambre, car la dignité de cette Chambre est grande et nous ne pourrons jamais la maintenir à un niveau trop élevé. On ne dira jamais, je l'espère, que j'aie contribué, d'une façon quelconque, à amoindrir la dignité de cette Chambre, et si l'expression dont je me suis servi est susceptible de déprécier l'honorable député dans la moindre mesure, je veux qu'on la considère comme n'ayant jamais été employée.

M. HAZEN: Retirez-là.

M. McKENZIE: N'en ai-je pas dit assez pour qu'on soit satisfait?

Quelques VOIX: Non, non!

M. McKENZIE: L'honorable ministre veut m'humilier? Est-ce cela qu'il cherche?

M. HAZEN: Je ne le voudrais pas. Au contraire, je cherche à éviter une humiliation à l'honorable député en lui conseillant d'obtempérer à la décision du président et de retirer cette expression-là, plutôt que de persister dans son attitude. C'est être même aux entipodes de l'humiliation que d'accepter les décisions du président et de rétracter une expression. Il est arrivé mainte et mainte fois aux députés les

plus distingués et même à ceux qui dirigeaient les délibérations de cette Chambre d'obéir à ces exigences.

M. McKENZIE: Que mon honorable ami lise le compte rendu officiel demain, et il y trouvera que l'expression a été retirée aussitôt après avoir été articulée.

M. HAZEN: L'honorable député va-t-il dire qu'il l'a retiée?

M. McKENZIE: Je l'ai modifiée et j'ai dit ...(Exclamations). Ces messieurs peurire. Voici ce qui est arrivé: Comme on ne voulait pas du mot "saleté", j'ai ajouté immédiatement: Je vais le retirer tout de suite et dire que l'honorable député est intervenu dans une affaire qui n'était pas propre.

M. HAZEN: Non pas.

M. McKENZIE: C'est ce que j'ai dit. On l'a oublié et j'ai pensé que tout était fini.

M. HAZEN: Voici comment est survenu l'incident: L'honorable député a fait certaines assertions au sujet d'un discours que l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) aurait prononcé dans une localité du comté de Victoria. L'honorable député d'Annapolis a nié avoir prononcé les paroles qu'on lui attribuait.

C'était donc le devoir de mon honorable ami de dire qu'il avait à accepter les déclarations faites de son siège dans cette Chambre par l'honorable député d'Annapolis. C'est ce que mon honorable ami n'a pas voulu faire, et s'emportant quelque peu, l'honorable député d'Annapolis s'est servi d'une expression très inconvenante, expression qu'il a presque aussitôt retirée. Mon honorable ami a le devoir d'accepter la dénégation que son collègue d'Annapolis oppose à l'assertion relative aux observations que l'on allègue avoir été faites par lui à une réunion tenue à Victoria.

M. McKENZIE: J'ai déjà déclaré au président que je m'étais conformé aux usages de convention établis pour maintenir la dignité du Parlement. Je n'irai pas plus loin, et l'on ne peut en exiger davantage.

M. DAVIDSON: Dois-je comprendre que mon honorable ami accepte ma dénégation?

M. McKENZIE: J'ai dit.

M. DAVIDSON: Ce n'est pas trop exiger, ce me semble, que de demander que l'honorable député se serve de termes que chacun puisse comprendre.

M. le PRESIDENT: Dois-je penser que l'honorable député accepte la dénégation de son collègue d'Annapolis, quand il déclare ne pas s'être servi de ces mots-lé?

M. McKENZIE: Je regrette qu'il soit si difficile de me faire comprendre. Si je ne me trompe, la règle veut que, dans le cas d'une assertion niée, celui qui a fait l'assertion est tenu d'accepter la dénégation qui en est faite. Plus de mille fois, depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, j'ai entendu des députés dire qu'ils acceptaient une dénégation au sens parlementaire. Ceci n'a jamais été mis en question. Tout ce que les convenances parlementaires exigent de moi pour satisfairel'honorable député d'Annapolis, je l'ai fait. Pourquoi n'accepterait-on pas de ma part une formule à laquelle le président, de même que le président du comité, ont maintes fois donné leur sanction? Je me suis efforcé de satisfaire aux convenances parlementaires dans un sens accepté jusqu'ici, et cela devrait mettre fin à l'incident.

M. DAVIDSON: Je me déclare satisfait.

M. CARVELL: Je désirerais appeler l'attention de la Chambre sur le renvoi de Lloyd Charles Dakin, qui a été gardien de phare à Grand-Harbour, dans la province du Nouveau-Brunswick. M. Dakin a, le 17 juillet 1912, reçu de M. Hallett, sous-ministre adjoint, la lettre qui suit:

Monsieur,—J'ai à vous faire savoir que par un arrêté du conseil en date du 17 mars 1912, vous êtes révoqué de votre emploi de gardien du phare et du cornet de brume de Grand-Harbour (N.-B.), pour cause d'ingérence dans la politique. M. Fred J. Martin a été provisoirement chargé de prendre soin du phare, et c'est à lui que vous remettrez, lorsque vous en serez requis, la possession de tout ce qui est entre vos mains comme appartenant à l'Etat.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
J. Hallett.

Ensuite est venue, le 23 juillet, une lettre de M. Flood, agent du ministère. Peu après cette date, la dépêche qui suit a été adressée à M. Hartt, le représentant du comté:

Monsieur T. Hartt,
Député du comté de Charlotte.

Nous, citoyens de Grand-Harbour, déclarons, pour le savoir, que Lloyd Dakin n'a jamais pris part à une élection provinciale, sauf pour y déposer son bulletin.

(Signé): D. H. Haggett.
Isaac Newton.
Owen Green.
Wesley Newton.
C. A. Newton.

Et trois autres noms ont été ajoutés à ceux-là par le téléphone: ceux d'Edward,

Chester et Arnold Russell. Tous sont réputés être de bons conservateurs. Après cela, est arrivé une lettre du 31 juillet, où M. Flood exprime sa surprise du refus de M. Dakin de céder la place, puis une lettre du 7 août, dans laquelle il est dit que M. Dakin s'est conformé à l'ordre du ministère. M. Dakin, cependant, semble n'avoir pas accepté comme définitive la décision du ministère. Sachant qu'il n'a commis aucune faute, il a écrit la lettre suivante:

Grand-Harbour, le 17 août 1912.

A monsieur le sous-ministre
de la Marine et des Pêcheries.

Cher monsieur,—J'accuse réception de la vôtre du 7, m'annonçant que mon affaire fera l'objet d'un enquête. Auriez-vous la complaisance de me faire savoir quand cette enquête aura lieu.

Le représentant du comté, M. Hartt, est en ce moment chez lui.

C'est à faux que l'on m'accuse, et je peux aisément le prouver. Toute cette affaire est l'œuvre de deux ou trois personnes.

Respectueusement à vous,
Lloyd C. Dakin.

Le 11 septembre, M. le sous-ministre accuse réception de cette lettre, et il dit que, dans la presse où l'on est au ministère, il est impossible de donner à cette affaire une attention immédiate; mais que plus tard on s'en occupera. Le 24 septembre, M. Dakin reçoit de M. C. Stanton, l'adjoint du sous-ministre, une lettre officielle, dans les termes suivants:

M. Lloyd C. Dakin,
Grand-Harbour (N.-B.)

Relativement à votre lettre du 17 courant adressée au ministère en réponse à la sienne du 7 août 1912, touchant votre demande d'une enquête sur les causes de votre destitution de l'emploi de gardien du phare et du cornet de brume de Grand-Harbour (N.-B.), j'ai à vous dire que cette lettre du ministère vous faisait simplement savoir que votre demande d'une enquête recevrait son attention.

La raison pour laquelle vous avez été révoqué de votre emploi, c'est que M. le député T. A. Hartt affirme par écrit que vous avez assisté à une de ses réunions et avez voulu lui causer des ennuis; qu'après l'assemblée, vous êtes resté là et qu'en sa présence vous avez cherché à imposer vos opinions à ceux qui étaient encore dans la salle.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. Stanton,
Sous-ministre-adjoint.

Là-dessus, M. Dakin répond ce qui suit:

Le 27 septembre.

A monsieur le sous-ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur,—Pour répondre à votre lettre du 24 septembre relative à la cause pour laquelle j'ai été révoqué de mon emploi de gardien du phare de Grand-Harbour, et qui serait que j'ai voulu créer des ennuis à M. le député T. A. Hartt à des réunions qu'il a tenues et, qu'ensuite, j'aurais cherché, en sa présence, à imposer mes opinions à ceux qui étaient encore dans la salle, je vous dirai que, depuis ma démission, j'ai parlé à M. Hartt, et il a admis s'être trompé; il m'a déclaré que ce n'était pas moi, que c'était une méprise, et il m'a promis de faire ce qu'il pourrait pour corriger la chose.

Depuis que j'occupe mon emploi je n'ai assisté à aucune réunion politique, et, lors de ma destitution, j'ai fait parvenir à M. Hartt une déclaration à cet effet, déclaration signée par d'éminents conservateurs, au nombre desquels se trouvait M. Isaac Newton, que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) connaît pour être un des plus vieux et des plus estimables conservateurs de Grand-Manan.

Espérant que vous voudrez bien faire de nouvelles recherches.

Je demeure votre tout dévoué,
Lloyd C. Dakin.

Est-ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries se souvient de ce M. Newton?

M. HAZEN: Oui, je le connais parfaitement.

M. CARVELL: Le 1er octobre, il y a à cette lettre un accusé de réception officiel. Le 20 octobre, une autre lettre de M. Dakin au ministère, laquelle relate simplement une conversation qu'il a eue avec M. Hartt. J'ai ensuite une lettre de M. Hartt lui-même. Je suis bien aise de le voir à son siège; je n'aurais pas voulu mentionner cette affaire en son absence:

Saint-Andrew (N.-B.), le 16 octobre 1912.

A monsieur Lloyd C. Dakin,
Grand-Harbour, à Grand-Manan.

Cher monsieur,—J'ai écrit à Ottawa une lettre dans laquelle je fais savoir au ministère l'erreur que j'ai commise et vous exonérant de tout blâme.

Je suis obligé de laisser faire la nomination qui a été décidée. J'ai tâché de vous expliquer la situation quand je vous ai vu ici; j'espère que vous m'avez compris, et que nous serons amis. Nous ne savons ce que l'avenir nous réserve, et je serai peut-être en mesure de faire un jour quelque chose pour vous.

Votre tout dévoué,
T.-A. Hartt.

Je dois dire que cette lettre est fort diplomatique. On y tend la branche d'olivier; on exprime l'espoir de quelque autre emploi à donner. A tout prendre, je ne saurais trouver beaucoup à redire à cela. L'honorable député s'est trouvé dans une position assez peu agréable, et il s'efforce de laisser tomber son homme aussi doucement qu'il peut. Mais cela ne fait pas du tout l'affaire de M. Dakin et, le 19 octobre, il s'adresse de nouveau au sous-ministre. . .

Je viens de recevoir une lettre de M. T.-A. Hartt, le député, dans laquelle il m'annonce avoir écrit à Ottawa, racontant sa méprise et m'exonérant de tout blâme; mais il ne semble pas faire aucun effort pour me réintégrer dans la place que l'on m'a ôtée à cause de cette fameuse accusation. Maintenant que l'on m'a exonéré de toute faute, voudriez-vous me faire savoir défi-

nitivement si, oui ou non, je vais être reintégré dans mon emploi.

Respectueusement à vous,
Lloyd C. Dakin.

Il y a ici une lettre de M Hartt; mais, comme elle ressemble aux autres, il est inutile de la lire, à moins que l'honorabe député lui-même ne pense qu'elle le doive assez.

M. HARTT: Je crois qu'il y en a bien assez.

M. CARVELL: J'en ai seulement deux ou trois de plus. Il y a à la lettre de M. Dakin un accusé de réception officiel:

J'ai l'honneur d'accuser réception de la vôtre du 18 courant, relative toujours à votre destitution de l'emploi de gardien du phare de Grand-Harbour. Dès que la chose sera possible, le ministère donnera son attention à tout ce que vous lui avez fait savoir jusqu'à présent, et, aussitôt qu'une décision sera prise, vous en serez averti.

Le 16 novembre, M. Dakin s'adresse de nouveau au sous-ministre à qui il dit:

Voudriez-vous me faire savoir ce que le ministère a décidé au sujet de ma réintégration dans l'emploi de gardien du phare de Grand-Harbour. Je ne puis m'expliquer pourquoi on ne me rend pas ma place puisque l'on m'acquitte de toute faute, et puisque M. Hartt le député m'a dit avoir écrit au ministre une lettre où il rend compte de sa méprise. J'aimerais à avoir, s'il est possible, une réponse avant la fin de la semaine prochaine, vu que l'hiver commence à m'inquiéter sérieusement.

Respectueusement à vous,
Lloyd C. Dakin.

En réponse à cette lettre, M. Dakin a reçu la suivante:

Cher monsieur,—Pour réponse à votre lettre du 16 du mois dernier, je dois vous dire que j'ai bien peu à ajouter à ma lettre du 29 octobre. On a assuré au ministère qu'il y avait de suffisantes raisons pour votre révocation et il ne saurait en conséquence être question de vous rendre votre place.

Bien à vous,
A. Johnson,
Sous-ministre.

M. Dakin, assez naturellement, s'afflige beaucoup d'être traité de cette façon et, pour bien faire comprendre la situation, il m'a fait tenir un affidavit. Je ne le lirai pas en entier, car il y relate à peu près toute la correspondance dont je viens de vous donner lecture. Cette déclaration a été donnée sous serment le 26 mars, c'est-à-dire la semaine dernière, et en voici une partie:

Que les accusations faites contre moi étaient fausses; que jamais de ma vie je ne me suis mêlé de politique, autrement que pour déposer au bureau mon bulletin de vote; que je n'ai été présent à aucune assemblée politique où M. Hartt, le député, ou d'autres aient pris la parole; que jamais je n'ai assisté à une réunion politique d'aucune sorte dans les élections générales ou provinciales depuis la date de ma nomination de gardien desdits phare et cornet de brume jusqu'à l'époque de ma révocation, excepté une fois.

Toute l'affaire est là, autant que je peux savoir. Je ne connais rien de cet homme personnellement, et je me borne à mettre les faits devant le comité. Je n'ai lu que des pièces officielles et des lettres que M. Dakin jure être de vraies copies de celles qu'il a envoyées au ministère. D'après ces pièces et lettres, il semble n'y avoir aucun doute que cet homme n'ait été révoqué de son emploi à cause d'une méprise du représentant du comté (M. Hartt).

J'ai lu la lettre dans laquelle l'honorable député de Charlotte déclara s'être trompé, exprime son regret de ce qui est arrivé et, pour faire sa paix avec Dakin, lui annonce que plus tard peut-être il sera en mesure de réparer le mal qu'il a fait. Ce que l'employé révoqué ne peut toutefois s'expliquer, c'est que le ministre, apprenant que cet homme était innocent de la faute qu'on lui avait d'abord attribuée, ait dit par la suite: Il est vrai que vous êtes innocent de cette faute, mais il y a autre chose contre vous. J'ai le droit d'exiger du ministre qu'il dise sur quel autre fait il s'est appuyé pour légitimer cette destitution, puisque Dakin a été révoqué pour un fait autre que celui mis à charge par le représentant du comté. C'est un autre exemple où il semble que nos amis de la droite ont poussé à l'extrême la doctrine qui veut que les dépouilles aillent aux vainqueurs.

M. HAZEN: Ce que je me rappelle de cette affaire, c'est que cet homme a été révoqué sur la demande et sous la responsabilité du représentant du comté. Au cours des deux dernières sessions, le ci-devant premier ministre a, plus d'une fois, déclaré devant cette Chambre qu'il est convenable d'ôter à un employé sa charge dès qu'un député du Gouvernement prend sur lui de le demander au ministre. Quand il s'agit de quelqu'un qui n'est pas membre de cette Chambre, la règle qu'a posée le très honorable député est différente. Je ne me souviens plus des autres circonstances qui accompagnent cette affaire; mais, comme elle relève du service de la marine et que ce soir nous discutons le service des pêcheries, il se trouve que je ne puis donner à mon honorable ami le renseignement qu'il demande. Je me ferai un plaisir de communiquer à mon honorable ami tous les documents qui ont trait à cette affaire.

M. HARTT: Les circonstances de cette affaire sont encore toutes fraîches dans ma

mémoire. Lorsque quelqu'un commet une erreur, le mieux qu'il puisse faire est, je suppose, de la reconnaître à la première occasion. Quelqu'un m'avait interrompu au cours d'une réunion à Grand-Harbour, et, d'après ce que m'avaient dit des personnes présentes, j'étais absolument certain que mon interrupteur n'était autre que le gardien du phare. J'ai échangé des lettres avec lui, il est venu me voir, et je me suis aperçu que c'était un jeune homme très comme il faut. Il m'a déclaré n'avoir jamais pris part à une élection et ne m'avoir pas interrompu à cette réunion.

Après l'avoir vu, j'ai compris tout de suite que ce n'était pas lui. Découvrant mon erreur, je lui ai dit que je verrais à la réparer. Il m'a assuré dans le temps qu'il était en politique absolument d'accord avec moi. Du reste, je me suis laissé dire que c'était un bon conservateur, et je l'ai cru d'autant mieux que, comme je l'ai su depuis, il était l'ami intime de mon gendre, qui est venu me voir avec lui et m'a dit un mot en sa faveur. Ils étaient amis depuis des années.

J'ai pensé que le jeune homme pouvait fort bien être de mes partisans et que j'avais fait une grosse erreur. Mais il est toujours bon de regarder autour de soi avant de reconnaître que l'on a eu tort. J'ai examiné l'affaire dans le but de découvrir si oui ou non il s'était activement mêlé de poutique, et il m'a fallu du temps pour découvrir le pot aux roses. J'ai finalement eu la preuve qu'il avait parié contre moi à l'élection. Parier contre un candidat à une élection, c'est un indice à peu près sûr d'ingérence politique. Ayant proposé son renvoi et ayant fait nommer un autre à sa place, je me suis trouvé dans une position difficile. Je ne pouvais pas faire volte-face et le rétablir sur-le-champ en possession de sa place; mais, à tout évènement, je me suis dit: Voici une preuve positive d'ingérence politique de la part de cet homme; il ne pouvait faire plus que de parier contre un des candidats. J'ai en conséquence conseillé au ministère de maintenir sa destitution et de maintenir dans sa charge celui que l'on avait nommer pour le remplacer. Les choses en sont restées là depuis, et je pense bien qu'elles en resteront là. Naturellement, j'ai à l'époque été quelque peu chagrin du traitement infligé à ce jeune homme; mais, après un examen de l'affaire, après avoir constaté que ses sentiments à mon égard n'était point ce qu'il avait prétendu, après avoir découvert qu'il avait pris part à des élections et qu'il ne m'était pas aussi favorable qu'il le disait, j'ai décidé qu'il n'y avait pas eu grand mal à sa révocation. Dans les lettres que l'on a lues nulle mention n'y est faite du pari dont je parle. Je m'étonne un peu que l'honorable député soulève cette affaire, car, après lui avoir écrit et lui avoir expliqué que j'avais obtenu cette preuve d'ingérence politique de sa part, la correspondance s'est arrêtée là, et je n'ai plus entendu parler de l'affaire jusqu'au jour où ses pièces ont été mises dans mes mains avec prière de les parcourir.

M. CARVELL: Les observations que l'honorable député de Charlotte vient de faire montrent bien jusqu'où le Gouvernement actuel a résolu d'aller dans son désir de châtier ses adversaires. Nous venons d'entendre un aveu comme rarement il en a été fait devant cette Chambre. L'honorable député de Charlotte a toute mon estime pour la confession franche qu'il vient de faire, mais elle ne prouve qu'une chose, c'est que cet homme devait s'en aller et, une fois parti, il aurait à rester dehors, peu importe qu'il y eût ou non des preuves contre lui.

Une chose qui doit frapper tout le monde, c'est le sans-gêne avec lequel nos collègues de la droite enfreignent tous les commandements du décalogue politique quand il est nécessaire, pour faire placer un autre, d'ôter à quelqu'un son emploi. Le ministre dit qu'une règle bien établie dans le ministère est de s'en rapporter à la parole d'un membre de cette Chambre, mais non à celle d'un étranger. J'ai parlé au ministre des Douanes au sujet d'un fonctionnaire de mon comté, mais c'est la seule fois que je me suis entremis pour faire retenir ou révoquer un employé. On leur a fait la chasse à droite et à gauche; on les a expulsés à la suite d'enquêtes où nulle preuve n'avait été obtenue; on les a mis dehors sans enquête, et simplement sur une lettre de celui qui s'était porté candidat contre moi. Nos amis feraient aussi bien d'admettre que, quand il leur faut la place d'un individu, ils la prennent. Ils n'ont que faire de se retrancher derrière une règle plus souvent violée qu'obéie.

M. SINCLAIR: Le ministre n'a pas encore répondu à la demande de renseignements de l'honorable député de Cap-Breton-nord. Si Fraser est un employé de l'administration et s'il a fait ce dont on l'accuse, que va faire le ministre à son sujet?

M. HAZEN: Je vais étudier cette affaire, et voir quelle décision les circonstances me commandent de prendre.

M. SINCLAIR: Cela est bien peu précis. On accuse cet homme d'avoir fait une chose déshonnête, et le ministre ne peut faire autrement que de s'en enquérir. Quand une accusation de conduite malhonnête est faite contre un employé, l'usage veut que le chef du ministère intéressé déclare sur-le-champ qu'il va instituer des recherches et agir comme il convient.

M. LAW: Quels sont les règlements du ministère à l'égard de l'établissement de digues et de passes migratoires?

M. HAZEN: Mon honorable ami n'était sans doute pas dans la Chambre lorsque nous avons discuté le projet de refonte des lois sur les pêcheries. J'ai alors expliqué que, dans le cas de passes migratoires trouant de vieilles digues, l'administration paiera la moitié des frais. Aujourd'hui, quand l'administration ordonne l'établissement d'une passe migratoire dont le plan sera soumis à son approbation, le propriétaire est tenu à toute la dépense, même si la passe ne vaut rien et qu'il survienne un ordre d'en modifier l'exécution; une disposition de la nouvelle loi met à la charge du ministère les frais de la nouvelle passe migratoire qu'elle ordonne de construire.

M. LAW: Dans le cas d'une passe migratoire dont le propriétaire a payé la moitié, est-ce que l'administration, si la passe est emportée, paye la moitié des frais faits pour la remplacer?

M. HAZEN: Là où la passe est construite en même temps que la digue, les frais supplémentaires sont peu de chose, et la disposition dont je parle s'appliquerait nécessairement au cas où une digue serait totalement emportée par les eaux. Cela, naturellement, dépend des circonstances. Je crois que, dans le comté de mon honorable ami, il s'est présenté l'année dernière un cas où nous avons payé la moitié des frais.

M. LAW: La nouvelle loi n'apporte à cela aucun changement?

M. HAZEN: Les changements qu'elle apporte sont tout à l'avantage des propriétaires.

Musée ichtyologique du Canada, $16,000.

M. LAW: J'ai eu le plaisir de visiter l'année dernière ce musée, et je dois dire qu'il fait honneur au ministère, comme à ceux qui ont aidé à l'établir. Il est de beaucoup supérieur à l'ancien.

Service de surveillance des pêcheries, $160,000.

M. LAW: J'aurais un mot à dire sur la visite du "Niobé" à Yarmouth.

M. HAZEN: La chose n'a aucun rapport avec ce service. On devra attendre que les crédits des Affaires navales soient soumis à la Chambre, et ce sera dans peu de jours.

M. KYTE: Est-ce que ces bateaux comprennent ceux que l'on emploie dans les piscifactures de homards?

M. HAZEN: Les bateaux dont parle mon honorable ami sont, règle générale, de petits bateaux pris à des particuliers qui les louent au ministère. Peut-être ferais-je mieux d'expliquer la différence qui existe entre les bâtiments qui servent à la protection des pêches et ceux que l'on emploie à la surveillance. Les premiers servent à écarter des eaux canadiennes ceux qui n'ont aucun droit à y venir faire la pêche. Le Canada" et le "Curlew" sont de ces bateaux. Ils ont à garder nos eaux pour nos pêcheurs dans la limite des trois milles. Ils relèvent du service naval. Les bateaux de surveillance sont ceux dont parle mon honorable ami, et leur tâche est de faire respecter les règlements dans la limite des trois milles.

M. KYTE: Celui que j'ai à l'idée est le "Davies", petit bateau à vapeur que l'on emploie sur les côtes du comté de Richmond au transport des œufs de homards, qu'il prend ici et là pour aller les déposer à la piscifacture d'Arichat.

M. HAZEN: C'est un des bateaux du service de surveillance. Il a servi à cette fin avant l'ouverture de la saison. Le "Curlew" appartient au service de la protection des pêcheries.

M. SINCLAIR: Il y a sur cet article une forte augmentation.

M. HAZEN: L'augmentation s'explique comme ceci: Il a été mis en service à la Colombie-Anglaise cinq nouveaux bâtiments de surveillance, dont l'entretien est estimé à $25,000. Il va en être mis un autre en service, plus dispendieux encore, pour faire observer les règlements parmi les îles et le long du littoral du comté de Charlotte (N.-B.), des frais d'entretien seront peut-être de $1,000 de plus que l'ancien. Ensuite, afin d'empêcher toute pêche illégale du homard sur les côtes du Nouveau-Brunswick, il va être nécessaire de construire quelques bateaux. C'est à quoi le supplément de crédit va passer.

M. SINCLAIR: Quelle est la grandeur de ces bateaux?

M. HAZEN: Ce sont de petits bateaux à gazoline.

Bateaux du service de surveillance pour les pêcheries du littoral de l'Atlantique, $40,000.

M. McKENZIE: Quelle mesure prend-on pour protéger la côte contre les empiétements des pêcheurs américains?

M. HAZEN: Ceci est fait par la flotte de protection des pêcheries, laquelle relève du service naval. A cette flotte appartiennent le " Canadian", qui est le meilleur de tous, le "Curley", le "Constance" et autres bateaux de cette sorte. Il y en a plusieurs dans la Colombie-Anglaise.

M. McKENZIE: Au printemps, lorsque se fait la pêche de la morue et de l'aiglefin, nous aurions besoin de protection sur tout le littoral du Nouveau-Brunswick, surtout dans la partie nord de la province. Tant que dure la pêche du maquereau, il est excessivement difficile de tenir les bateaux de pêche des Américains en dehors de la zone réservée. Les deux tournées par mois que fait un navire du Gouvernement sont absolument insuffisantes. Les braconniers américains devraient toujours avoir présent à l'esprit le danger de se faire pincer et se rendre compte qu'ils ne peuvent nous dépouiller impunément.

M. HAZEN: Nous ne sommes pas très bien pourvus de navires convenables, bien que nous en ayons un assez bon nombre. L'année dernière, lorsque la flottille américaine fit son apparition, nous mîmes un de nos navires continuellement sur ses pistes, en vue de surveiller les pêcheurs yankees. Lorsqu'ils pénétraient dans la zone des trois milles, ou ils en étaient chassés ou ils étaient arrêtés. L'année dernière le département reçu fort peu de plaintes d'incursions dans la zone interdite. Le " Canada " est le meilleur de nos navires sur la côte de l'Atlantique, mais il n'en est peut-être pas un seul qui soit sûr dans une tempête. Dans certaines circonstances où ces navires devraient être à la mer, on juge plus prudent de les retenir au port. Les conditions sur le littoral de la Colombie-Anglaise étaient beaucoup plus fâcheuses, mais cette année nous avons fait construire pour ce service deux nouveaux navires avec les fonds votés il y a deux ans. Nous ne serons plus dans la nécessité de noliser des navires comme nous l'étions, et le service sera beaucoup plus effectif. Il sera peut-être nécessaire à la prochaine session de demander au Parlement d'affecter une somme en vue de l'acquisition de meilleurs navires pour l'Atlantique.

[M. Hazen.]

M. SINCLAIR: Dans quelles conditions ces navires sont-ils construits?

M. HAZEN: Par soumission et à forfait.

M. SINCLAIR: Je prie le ministre de dire si le recours aux soumissions est de même nature que celui signalé par lui dans un débat antérieur. Il donna alors l'assurance à la Chambre que, dans le cas de certains ouvrages exécutés pour le compte de son département par Fred S. Heans, de Saint-Jean, on avait fait appel de soumissions. Le ministre m'avait déclaré qu'il y avait eu appel de soumissions et que l'adjudication s'était faite suivant la procédure ordinaire. Mais, ayant inscrit ma demande au Feuilleton, je découvris que cet appel de soumissions ne s'était pas fait par voie de publicité, mais qu'on s'était contenté d'écrire à quelques amis du ministre, les invitant à soumissionner, et c'est ainsi que se fit la sélection. J'inscrivit au Feuilleton une demande relative aux cinq adjudicataires, Fred S. Heans, Saint-Jean, Burns et Kellehar, Halifax, Union Foundry Works, Saint-Jean, Geo. T. Davie et fils, Lévis et la compagnie "Canadian Import", et dans tous ces cas, le ministre me fit la même réponse, qu'il n'avait pas été publié d'avis dans les journaux, mais que la pratique ordinaire du département avait été suivie d'inviter les gens à soumissionner.

J'ai l'espoir que, en ce qui regarde le présent navire, chacun ne sera pas à même de soumissionner et que l'appel de soumissions sera rendu public. Relativement aux entreprises en question, on ne paraît pas avoir eu recours à la publicité. J'ai été très étonné de recevoir la même réponse du ministre en ce qui regarde ces cinq entreprises; qu'aucun avis n'avait été publié invitant les gens à soumissionner.

M. HAZEN: La dépense serait beaucoup plus grande, si nous devions chaque fois prendre le moyen proposé par l'honorable député. J'ai fait observer à celui-ci que tout se fait sur les navires mêmes; et c'est exact. Ceux qui se chargent de ces travaux sont connus dans la localité; nos agents les mettent au courant, ils soumissionnent, et il arrive parfois qu'une soumission soit pour une somme moitié moindre que la plus élevée, tant la compétition est vive. Mais s'agit-il de construction de navires comme ceux-ci, et lorsque le travail peut s'exécuter dans un endroit aussi bien que dans un autre, à Québec, aussi bien qu'à Halifax ou Saint-Jean, des avis d'adjudication sont publiés dans les journaux. Au contraire,

lorsqu'il est de rigueur que le travail se fasse en un certain endroit, lorsqu'il s'agit, par exemple, de réparer un navire, ce serait gaspiller le temps et l'argent que de faire appel de soumissions dans les journaux. Nous avons invariablement le bénéfice de la concurrence. Mais en vue de nous procurer les navires en question, l'appel de soumission se fera par voie de publicité dans tous les grands journaux du pays. C'est ce qui s'est fait en vue de l'achat des derniers navires, le soumissionnaire pour la somme la plus basse étant une maison de Dartmouth, la maison F. E. Williams, adjudicataire de l'entreprise.

Etalage de poisson frais et conservé à l'exposition annuelle de Toronto, $15,000.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il donné suite au projet dont nous avons parlé l'année dernière d'avoir un restaurant à l'exposition de Toronto?

M. HAZEN: Nous aurions voulu le faire, mais nous n'avons pas pu obtenir le local requis dans le pavillon où se tenait l'exposition. Les directeurs ne purent nous procurer un local pour la cuisine et le restaurant. Mais l'exposition, en dépit de tout, fut couronnée de succès. Les directeurs nous décernèrent une médaille d'or et les journaux parlèrent très élogieusement de notre étalage. Cette année, nous demandons $15,000, soit $5,000 de plus, et nous allons, s'il est possible, donner suite au projet d'avoir un restaurant, même s'il faut l'installer ailleurs que dans le pavillon central.

M. LAW: Où le département se procure-t-il le poisson pour l'exposition de Toronto?

M. HAZEN: De toutes les parties du Canada, de la Colombie-Anglaise, de l'Atlantique et des Lacs.

Piscifactures:—appointements, constructions et entretien, $400,000.

M. SINCLAIR: Je me permettrai de suggérer que ce crédit soit réservé, et que tous les autres passent.

M. LAW: La Guides Association, d'Yarmouth, a-t-elle demandé l'établissement d'une piscifacture à cet endroit?

M. HAZEN: Le surintendant des pêcheries m'informe qu'il a quelque souvenir d'une requête reçue il y a un mois ou deux demandant qu'une piscifacture soit établie à Yarmouth. Le département est saisi de la question. On nous a adressé de toutes les parties du Canada des demandes de même nature; nous avons beaucoup plus de demandes que les fonds à notre disposition ne nous permettent d'agréer. Cependant, nous n'avons pas perdu notre temps ces années dernières, et il est fort probable que de nouvelles piscifactures soient établies ultérieurement.

M. LAW: La réponse du ministre me laisse deviner que l'Association des Guides ne peut guère compter obtenir cette piscifacture?

M. HAZEN: Il ne faut jamais perdre courage en ces matières.

M. LAW: Le ministre a-t-il étudié la question d'installer un enclos à homard à Lower-West-Pubnico? Un fonctionnaire du département a fait trois visites à cet endroit, et je crois que son rapport a été favorable à la proposition.

M. HAZEN: Nous avons décidé qu'il vaudrait mieux différer l'établissement d'autres enclos jusqu'à ce que nous ayons obtenu des résultats plus concluants de l'exploitation des enclos actuels.

M. LAW: Il existe un enclos naturel à Lower-West-Pubnico, et un employé du département, à trois reprises, en a fait la matière d'un rapport favorable. Cette propriété peut être obtenue moyennant mille dollars; cependant, l'honorable ministre a établi à Long-Beach, St-Mary's (Digby), un enclos à homard qui n'a pas donné de résultats...

M. HAZEN: Vous faites erreur. Il vient seulement d'être terminé.

M. LAW: Et pour lequel il a versé à un bon conservateur la somme de $10,000. Je ne trouve pas de mal à cela. Cette propriété, à ce que j'apprends de bonne source, a été, durant les dix années qui ont précédé son achat par le département, évaluée à $300 ou $350 par les autorités du comté de Digby. Depuis l'achat de cette propriété par le département de la Marine et des Pêcheries, la somme de $10,400 y a été dépensée, ce qui donne comme dépense totale sur cet enclos la somme de $20,400. J'ignore si on se propose ou non de dépenser davantage. En réponse à une question inscrite par moi au Feuilleton, l'honorable ministre déclara que 169 homards avaient été placés dans ce merveilleux enclos de $20,400, ce qui veut dire que chaque homard nous revient à $118. En en a fait la distribution sur divers points de la baie Sainte-Marie. Whalecove en a eu quatre; East-Ferry, trois; Church-Point, deux; Meteghan, trois, Mink-Cove, six; Tommie's-Beach, quatre; White's-Cove, sept; Little-River, trois. Ces 118 homards, avec chacun son ruban rouge

au cou, je conjecture, se prélasse avec des airs de mépris pour les homards du commun qui n'ont rien coûté. C'est là, à mon avis, une fraude et une escroquerie aux dépens du public. Tout bien disposé que je suis à favoriser ce qui est de nature à tourner à l'avantage des pêcheurs, je prétends que l'achat de cet enclos au prix de $10,000 ne saurait se justifier. Le professeur Prince lui-même, dans un rapport en date du 10 novembre 1911, déclare que cet étang ne convient nullement à l'élevage de jeunes poissons, comme les alevins de la morue ou de l'aiglefin. M. Harris, propriétaire de l'étang, était désireux que le département le lui achetât pour y élever le homard. Des années durant il s'efforça de vendre cet étang à l'ancien Gouvernement, mais jamais celui-ci n'a voulu consentir à en payer le prix que le ministre actuel y a mis. Le professeur Prince ajoute:

Il ne convient pas pour cet objet. Plusieurs petites sources ou petits ruisseaux d'eau douce y débouchent, venant des hauteurs et rochers qui sont à proximité. Il est très exposé aux rayons du soleil, et j'ai constaté que les homards qu'on y retenait s'y mouraient. J'y ai trouvé plusieurs petits poissons d'espèces voraces qui fréquentent le rivage et détruisent l'alevin du homard.

Je ne discuterai pas les autres item; mais quant au prix, je dirai que le ministre avait prié un de ses employés, M. W. H. Brunel, d'estimer la valeur de cet étang; et celui-ci fixa cette valeur à $5,000. A mon avis, $5,000 représentent dix fois la valeur de cet étang. Malgré tout, le ministre de la Marine et des Pêcheries recommanda l'acquisition de cet étang d'un bon ami conservateur et inscrivit une demande de crédit de $10,000. On a placé dans l'étang 169 homards qui ont été distribués entre divers endroits de la baie Sainte-Marie. J'ignore si le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose de verser une forte prime aux pêcheurs qui prendront quelqu'un de ces homards porteurs d'un ruban rouge. L'étang à homards de Lower-West-Pubnico aurait rendu de grands services aux pêcheurs d'Yarmouth, aussi bien que de Shelburne. On aurait pu s'assurer cette propriété au prix de $1,000; et moyennant une dépense de 1,000 à 2,000 dollars de plus, on aurait pu l'aménager au grand avantage des pêcheurs de toute cette partie du comté d'Yarmouth. Le ministre, au lieu de gaspiller les fonds publics en payant $20,400 une propriété évaluée à $350 pour fins municipales, aurait dû examiner la question d'un peu plus près et s'assurer l'étang de Lower-West-Pubnico, dans le comté d'Yarmouth. Les pêcheurs de homards sur le littoral d'Yarmouth, aussi bien que sur le littoral du nord de Shelburne, ont droit qu'on leur procure les avantages d'un enclos convenable pour le homard, surtout lorsqu'il est possible d'en faire l'acquisition à un prix beaucoup moins élevé qu'on n'a payé à cet ami du Gouvernement actuel.

M. HAZEN: Peut-être n'aurons-nous pas le temps ce soir de discuter cette question à fond. Cependant, mon honorable ami a signalé certains documents compris dans la liasse déposée par moi sur le bureau.

L'honorable député cite un extrait du rapport du professeur Prince relativement à cet étang et à sa convenance pour l'élevage du homard, où il est dit que, par suite de la présence d'eau douce dans cet étang, il ne le croit pas adapté à cette fin. Si l'honorable député avait poussé ses recherches un peu plus loin, il aurait trouvé une deuxième note du professeur Prince où il est constaté que ces ruisseaux d'eau douce ont été détournés de l'étang, et que, par suite, il se trouve dans de bonnes conditions pour l'élevage du homard. Si mon honorable ami avait voulu se montrer juste, il aurait fait cet aveu à la Chambre. Il n'en a rien fait. Ou bien il n'a pas lu tout le dossier, ou bien il n'a pas eu le courage de renseigner le comité pleinement à cet égard.

Quant au prix, l'honorable député trouvera au dossier une déclaration de M. Brunel établissant que nous n'aurions pas pu nous procurer un deuxième étang comme celui-là, avec les travaux qui y ont été faits, moyennant la somme de $10,000, montant qu'il nous a coûté. On verra aussi, je pense, à l'examen des pièces au dossier, que, si M. Brunel, sur une page, a parlé de $5,000, il l'a fait à un moment où nous marchandions pour obtenir la propriété à plus bas prix. C'était de nature à nous aider dans la circonstance. Mais il a déclaré qu'un double de cet étang et des travaux qui y avaient été exécutés ne pourraient s'obtenir à moins de $10,000. Telle est la déclaration d'un employé compétent de mon ministère.

M. LAW: Cela a coûté $20,400.

M. HAZEN: Certainement; d'autres travaux ont été exécutés sur cet étang par la suite. L'étang représente une valeur au moins égale à la somme que nous avons dû y dépenser. La dépense s'est faite avec économie sous la direction des ingénieurs du

département en qui j'ai confiance et qui ont appliqué les fonds à bon escient.

L'honorable député a fait de l'esprit à propos du petit nombre des homards. L'étang n'était pas prêt à les recevoir l'année dernière. Il y en sera placé un bien plus grand nombre cette année et les années suivantes. Nous avons fait l'acquisition de cet étang en vue d'expérimenter sur les homards, et de nous assurer si nous ne pourrions pas faire quelque chose pour augmenter le nombre de ces crustacés sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse.

Il n'est pas une seule opération conclue à ce sujet que nous ne soyons prêts à défendre ou que nous ne jugions avoir été dans l'intérêt public. Je n'ai pris aucune décision, si ce n'est à la suite d'une enquête et d'un rapport soignés de la part d'employés permanents du ministère, qui exerçaient leurs fonctions longtemps avant que je devinsse ministre. Ayant confiance dans l'intégrité de ces fonctionnaires et l'exactitude de leurs rapports, je suis persuadé que tout s'est passé honnêtement et régulièrement, et que le résultat sera de développer la pêche au homard sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse au grand avantage de la population.

M. KYTE: Je prie le ministre de nous dire s'il est d'avis que son explication de l'attitude de M. Brunel est de nature à donner au public une bien haute idée de son intégrité comme fonctionnaire. Prétend-il que M. Brunel a bien agi en rédigeant son rapport dans le seul dessein, suivant lui, d'engager le propriétaire à se contenter d'un moindre prix? Je me demande si le ministre se rend bien compte de la portée de sa déclaration; il me semble que les employés de son département chargés de faire l'évaluation de propriétés devraient en donner la juste valeur et indiquer au ministre la ligne de conduite qu'il devrait suivre. Mais si ces employés, dans la fixation des valeurs, se fondent sur des considérations de la nature de celles indiquées par le ministre, alors, je suis d'avis que ces rapports perdent beaucoup de leur valeur. Je suis persuadé que M. Brunel n'a pas fixé la valeur de cette propriété à $5,000 seulement dans le dessein de faire croire au propriétaire que le Gouvernement n'y tenait pas tant que cela. Si la déclaration du ministre doit être acceptée à la lettre, alors je dis que toutes les critiques que j'ai faites sont parfaitement justifiées. Voici une propriété qui était évaluée pour les fins municipales à $350 antérieurement à son acquisition par le Gouvernement. Voici un rapport de M. Brunel constatant qu'elle ne vaut que $5,000. Voici encore le rapport du professeur Prince établissant qu'elle ne convient pas en vue de l'installation d'un enclos à homard. Le ministre affirme que subséquemment les ruisseaux d'eau douce furent détournés de l'étang qui de ce fait devint utilisable pour les fins de ses nouveaux acquéreurs, et je ne doute pas que ce détournement n'ait été exécuté grâce à la dépense de cette somme de $10,400 faite par le Gouvernement, en outre du versement de $10,000 représentant le prix d'achat. Le professeur Prince a déclaré, d'autre part, qu'il était trop exposé aux rayons du soleil pour convenir à l'élevage du homard. On ne nous a pas dit que cette mise de fonds avait été appliquée à mettre cet étang à l'abri des rayons du soleil, mais à considérer le chiffre de la dépense, on serait tenté de le dire. Bien entendu, si la propriété n'est pas en un endroit abrité et protégé contre l'ardeur du soleil, elle ne vaut rien pour l'élevage du homard, car rien n'est plus funeste aux jeunes homards que le séjour dans une eau à température un peu élevée. Si cet étang est exposé aux rayons directs du soleil, il est impropre pour cette fin. Je le répète, j'espère que le ministre va rassurer le comité sur le compte de M. Brunel dont la réputation d'intégrité est exposée à souffrir en raison des motifs qu'il lui a prêtés dans la confection de son rapport.

M. HAZEN: Désire-t-on que ce crédit soit réservé?

M. SINCLAIR: A mon avis, il serait à propos de le réserver.

M. KYTE: Le crédit suivant est relatif à l'inspection du poisson en conserves. Ce crédit devrait être réservé.

M. HAZEN: Ce sujet a relevé jusqu'ici du département de l'Agriculture, mais l'inspection des conserves de poisson n'a réellement jamais été faite. Cette année on a jugé que le département de la Marine et des Pêcheries ferait mieux de se charger de la besogne, et nous sommes en conséquence chargés d'appliquer cette partie de la loi. L'examen détaillé de la question est à se faire.

M. KYTE: Cela va provoquer, si je ne me trompe, une assez longue discussion.

M. HAZEN: Alors, laissez passer le crédit relatif aux piscifactures.

M. McKENZIE: Puisqu'il va passer, je demanderai si le département se propose de prendre quelque mesure en vue d'empoissonner les lacs d'eau douce, par exemple, ceux de la Nouvelle-Ecosse?

M. HAZEN: Je conjecture que l'honorable député songe aux poissons recherchés des sportmen, comme la truite. Il se trouve une piscifacture à Bedford, ou des alevins de poissons de cette espèce peuvent être obtenus, et une autre à Middleton, dans le comté d'Annapolis. Sans doute, dans les établissements pour la reproduction du saumon, on est à même d'élever d'autres espèces D'ordinaire les gens demandent de l'alevin de ces poissons recherchés des sportmen, et en paient tant du mille, et la distribution se continue jusqu'à épuisement de la quantité en main.

M. McKENZZIE: Il est un lac en arrière de la ville où je demeure. . .

M. HAZEN: Est-il propriété privée?

M. McKENZIE: Non, c'est un lac d'à peu près 3 milles de long par un mille de large. Le seul droit de propriété qui existe sur le lac, c'est que la ville de Sydney-Mines y prend son eau. Une partie de la population est désireuse que le lac soit empoissonné, et on devrait, à mon avis, y mettre de l'alevin. Il est un poisson qui se propage grandement dans les lacs de Terre-Neuve, on l'appelle la truite arc-en-ciel, il est très beau et très vigoureux. Le ministre ne pense-t-il pas qu'il serait à propos de mettre de l'alevin dans ce lac?

M. HAZEN: On sera à même de se procurer de l'alevin à la piscifacture de Margaree, et d'en mettre dans le lac en question. Je prierai le surintendant d'en prendre note.

M. A. W. CHISHOLM: Le ministre est-il en mesure de donner au comité une idée du nombre de truites qui ont été mises dans la piscifacture de Margaree?

M. HAZEN: Je ne saurais indiquer le nombre pour cette année. Nous sommes à prendre des mesures pour capturer et parquer la truite, afin d'avoir désormais les œufs en abondance pour les piscifactures.

M. A. W. CHISHOLM: Où le ministre compte-t-il se procurer cette truite?

M. HAZEN: Dans la rivière Margaree.

M. CHISHOLM: En quelle saison?

M. HAZEN: On devra capturer et parquer les poissons au commencement de l'été, et le frai sera détaché du sujet en temps opportun.

M. LOGGIE: A quels résultats est arrivée la commission relative à l'alose, nommée il y a deux ou trois ans?

[M. McKenzie.]

M. HAZEN: Cette commission fut nommée avant que le présent ministère fût constitué; mais je me ferai un plaisir de me procurer un exemplaire du rapport et de le transmettre à mon honorable ami.

M. LOGGIE: Qu'est-ce que le Gouvernement fait dans ce sens?

M. HAZEN: Nous avons à Saint-Jean pour la reproduction de l'alose un établissement qui est encore dans une grande mesure dans la période des tâtonnements. L'alose est un singulier poisson. Il n'est pas difficile de se procurer du saumon et l'enfermer; lorsque les conditions sont favorables on peut le dépouiller tard dans l'été ou dans l'automne et transporter le frai à la piscifacture. Pour l'alose on ne saurait le faire; si vous l'enfermez, vous risquez fort qu'elle meure; vous ne sauriez donc vous passer d'un établissement spécial pour la reproduction de l'alose. La piscifacture qui est sous la direction du professeur Prince est une sorte de chaland que l'on peut placer directement au-dessus de l'endroit où se trouve l'alose, et lorsque les œufs sont à point, le dépouillement se fait et, du frai, on obtient les alevins. Nous espérions obtenir plusieurs millions d'œufs la première année, et nous n'en eûmes que 500,000, mais peut-être est-ce trop tôt pour juger des résultats. L'alose est un poisson très difficile d'élevage, elle meurt souvent aussitôt qu'elle est dépouillée.

Conseil de biologie marine du Canada.—Construction et entretien de stations de biologie marine pour fins de recherches, $21,000.

M. HAZEN: Lors de la délibération par le comité des crédits relatifs à la pêche, l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) fit certaines observations à l'égard de certains inspecteurs de pêche dans son comté, et il désigna nommément un inspecteur qui, à ce qu'il pensait, violait la loi. L'honorable député affirma que M. Parker et un autre garde-pêche dont il ne donna pas le nom, étaient de notoires braconniers, et s'étaient fait nommer simplement dans le but de pouvoir faire la pêche du saumon sur la rivière Saint-Jean. J'ai ici une note relativement à cette affaire; elle est dans les termes suivants:

L'inspecteur des pêcheries fut invité à faire rapport, et il répondit que, non seulement il avait donné aux gardes-pêche l'ordre strict d'empêcher toute pêche se faisant en contravention à la loi, mais encore que les agents de ces gardes-pêches n'indiquaient aucune illégalité qui aurait été commise. Au surplus, à sa prière, aucun n'avait demandé de permis les autorisant à pêcher le saumon durant la saison libre.

Il s'est procuré des déclarations de tous ceux qui étaient employés l'année dernière, y compris M. Parker, et on remarquera que tous déclarent qu'ils n'ont pas pêché en contravention à la loi depuis qu'ils ont été nommés, et qu'ils n'ont pas sciemment permis à d'autres de le faire.

M. Harrison, l'inspecteur, a fait rapport qu'il ne trouve nulle part la preuve qu'aucun de ces employés auraient pêché contrairement à la loi. M. Newcombe Parker a fait à ce sujet une déclaration qui est ainsi conçue:

Je soussigné, Newcombe Parker, ancien employé spécial des pêcheries, nommé par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, chargé de la protection des pêcheries dans le comté de Carleton (N.-B.), depuis le 15 mai jusqu'au 15 septembre 1913, déclare solennellement sous serment que je n'ai pas pêché au filet, ni par aucune autre méthode, illégalement, depuis la date de ma première nomination comme employé des pêcheries en 1912, et jusqu'à la présente date, et que je n'ai pas sciemment permis qu'on fît la pêche illégalement, suivant une méthode quelconque, dans les eaux du district pour lequel j'étais nommé, durant tout le temps qu'a duré mon emploi, savoir depuis le 15 mai 1912, et à partir du 15 mai 1913 au 15 septembre 1913. Que Dieu me soit en aide.

Voici une lettre de Frank O. Parker:

Je tiens à déclarer, en outre de ce qui est contenu dans la déclaration ci-incluse, que je n'ai jamais de ma vie pris un saumon dans la rivière Saint-Jean. Je n'ai jamais possédé un filet et je n'ai jamais pêché avec un filet, soit dans la rivière Saint-Jean, soit ailleurs.

Nous avons des déclarations semblables de Russell Boyer, Robert Spires et John C. Arnold. Ce sont là, je pense, tous les gardes-pêche employés là-bas, et je le répète, M. Harrison constate que nous lui avons dit de faire une enquête à fond au sujet de toute l'affaire. Je communiquerai à l'honorable député, s'il le désire, le texte des instructions. Harrison affirme qu'il ne trouve aucune preuve d'irrégularités, et Parker le nie sous serment. Si l'honorable député peut me dire les noms de ses correspondants pour que nous puissions leur adresser Harrison, nous regarderions ce renseignement comme confidentiel. Nous dirions à l'inspecteur de voir ces gens, de se procurer, s'il était possible, la preuve que l'honorable député a raison et que l'accusation portée par lui à la Chambre est fondée, et non le résultat de faux renseignements. Nous avons fait tout en notre pouvoir pour tirer l'affaire au clair. Autant que je sache, Harrison est un employé capable, qui remplit cet emploi depuis nombre d'années et il déclare qu'il ne peut rien découvrir et que, à son avis, la loi est assez bien respectée.

M. CARVELL: Inutile de dire que je n'ai pas moi-même vu M. Parker braconner; mais je n'aurais pas lancé une pareille accusation si je n'avais pas eu en mains d'assez fortes preuves à l'appui. Ce que j'en ai dit est fondé sur le témoignage de gens de Bristol, où il est établi, et qui en parlent comme d'un fait ordinaire, en saison et hors de saison. Je ne voudrais pas assurer que j'ai la preuve qu'on a vu Parker lui-même faire la pêche, mais on a vu de ses parents, et il est bien connu que le braconnage se poursuit sans interruption. Je chercherai à obtenir le renseignement que demande le ministre. Il est probable que ce qui s'est dit dans cette enceinte aura l'effet de mettre sur leurs gardes M. Parker et ses parents.

M. HAZEN: Si Parker a commis de ces illégalités ou en a été témoin sans rien dire, il devrait être congédié.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à une heure et demie samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 6 avril 1914.

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

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 2e (bill n° 149), déposé par M. Douglas, pour faire droit à George Gracie Smith;

Le 2e (bill n° 149), déposé par M. Douglas, pour faire droit à Harry Cracroft Pugh.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 89) déposé par M. McKay, concernant l'Université de la Saskatchewan.

2e LECTURE

De cinq projets de loi:

Le 1er (bill n° 140), déposé par sir E. Osler, constituant civilement le Conseil national des femmes du Canada;

Le 2e (bill n° 141), déposé par M. Carrick, concernant la compagnie du chemin de fer Rainy River Radial;

Le 3e (bill n° 142), déposé par M. Douglas, concernant la compagnie du chemin de fer Pacifique-trans Canada et baie d'Hudson;

Le 4e (bill n° 143), déposé par M. Macdonald, relatif à un brevet de John Roger Arnoldi;

Le 5e (bill n° 144), déposé par M. McCraney, pour faire droit à Henry Elmer Bicknell.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE LA FEDERALE.

M. HENDERSON demande:

1. Quel nombre de polices ou certificats d'assurance renouvelables semestriellement ont été émis par la compagnie d'assurance sur la vie la Fédérale du Canada, et combien sont présentement valables?

2. Quels sont les noms et adresses postales des porteurs desdits certificats ou police d'assurance?

M. WHITE: La division des assurances sur la vie ne possède aucun renseignement sur les détails mentionnés.

A. W. GRIGG, COMMISSAIRE DU COMMERCE.

M. A. W. CHISHOLM demande:

1. Quels sont les appointements de M. Grigg, commissaire du commerce du Canada?

2. Quand a-t-il été nommé à ce poste, et pour combien de temps?

3. Quelles sont ses fonctions et responsabilités?

4. Où était-il employé avant d'être nommé à ce poste, et quels étaient ses appointements?

5. A-t-il sous sa direction des agents ou commissaires? Dans l'affirmative, combien compte-t-on de ces derniers et où résident ces personnes?

M. G. E. FOSTER:

1. $6,000 par année.

2. Il y a environ deux ans et demi, aux conditions, quant à la durée des fonctions, imposées aux autres fonctionnaires de l'Etat.

3. Il lui incombe de renseigner le ministre sur les questions industrielles et commerciales; en outre, il a sous ses ordres les commissaires du commerce et il exécute le travail qui relève naturellement de la division qui lui est confiée.

4. Il remplissait la fonction de commissaire du commerce britannique pour le Canada, aux appointements qu'il reçoit, aujourd'hui.

5. Il a sous sa direction tous les agents et commissaires du commerce mentionnés aux bulletins hebdomadaires.

PRIVILEGES DE CABOTAGE.

M. SINCLAIR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu de l'Association des patrons des navires n° 1 une protestation ainsi conçue: Nous, les membres de l'Association des patrons de navires n° 1 protestons contre le renouvellement du décret du conseil accordant les privilèges de cabotage aux steamers étrangers qui prennent une part de notre commerce intérieur et de cabotage, privilèges qui causent un grave détriment aux patrons, capitaines, aux mécaniciens et matelots des navires canadiens.

"Nous vous demandons en même temps d'exercer votre influence afin d'obtenir que le Gouvernement nomme une commission royale chargée d'étudier avec soin le commerce de cabotage, et nous serons heureux de voir Alex. G. Baillie, de Port-Hastings, faire partie de cette commission. Pourquoi cette demande. Parce que le Canada qui figurait au quatrième rang dans la marine marchande mondiale, n'y occupe plus que le onzième rang."

2. Dans l'affirmative, quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre à ce sujet?

3. Le Gouvernement a-t-il adopté un décret en conseil prolongeant la période de temps pendant laquelle les steamers étrangers jouiront des privilèges du cabotage?

4. S'il en est ainsi, quelle est la date de ce décret du conseil?

5. A quels pays étrangers ces privilèges s'appliquent-ils?

6. Au cours de l'année 1913, combien de navires étrangers se sont-ils prévalus de ces privilèges?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. Rien n'a été décidé à ce propos depuis la réception d'une copie de la protestation du 27 février 1914.

3, 4 et 5. Un décret du conseil, portant la date du 8 décembre 1911, a accordé jusqu'au 31 décembre 1913, le privilège de faire le commerce de cabotage entre les ports de la Nouvelle-Ecosse et ceux de la province de Québec, aux navires d'une capacité d'au moins 1,500 tonnes chacun et appartenant à l'un ou l'autre des pays suivants: Italie, Allemagne, Pays-Bas, Suède, Norvège, Autriche-Hongrie, Danemark, Belgique, république Argentine et Japon. Un décret du conseil, portant la date du 16 décembre 1913, a accordé le même privilège, jusqu'au 31 décembre 1915, aux navires jaugeant au moins 2,000 tonneaux bruts chacun et appartenant aux pays dont les noms suivent: la Norvège, la Suède, l'Autriche-Hongrie et le Japon.

6. On n'a pas tenu de comptabilité qui indique le nombre de ces vaisseaux.

COMMISSAIRE D'ENQUETE SUR LE COUT DE LA VIE.

M. SINCLAIR demande:

1. Est-il vrai que la commission royale chargée de l'enquête sur le coût élevé de la vie interroge les témoins à huis clos? Dans l'affirmative, pourquoi?

2. Le Gouvernement a-t-il enjoint aux commissaires d'en agir ainsi?

M. BORDEN:

1. La commission chargée de l'enquête sur la chereté de la vie a entendu des témoins en particulier et en public, et cela, pour atteindre le mieux la fin qu'elle poursuit.

2. Le Gouvernement a enjoint aux commissionaires de faire l'enquête la plus minutieuse et il ne lui a pas conseillé de limiter ses recherches.

LIVRES BLEUS EN FRANÇAIS.

M. FORTIER demande:

1. A quelle date sera distribuée aux membres du Parlement la version française des Livres bleus des départements suivants: Auditeur général, 3 volumes; Postes; Revenu de l'Intérieur; Commerce, 7 parties; Chemins de fer et Canaux; Travaux publics; Marine et Pêcheries; Intérieur; Secrétaire d'Etat, Mines, Impression et Papeterie; Pénitenciers; Travail; Comptes Publics et Commerce et Navigation?

2. Ces Livres bleus ou quelques-uns d'entre eux seront-ils publiés avant la fin de la présente session?

3. Qui est responsable du retard apporté à la publication de ces importants rapports?

4. La division de la traduction ou le bureau de l'Imprimerie est-il outillé pour faire le travail dans un délai raisonnable? Dans la négative, quelle est la raison?

M. BORDEN:

Le rapport de l'auditeur général est traduit à l'Imprimerie.

Le rapport du Revenu de l'intérieur, 1re partie, accise, a été publié en français, le 8 janvier 1914.

La 2e partie, poids et mesures, a été publiée en français, le 7 février 1914. La traduction de la 3e partie, falsification des denrées alimentaires, a été envoyée à l'Imprimerie, le 24 octobre 1913.

La traduction du rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux a été envoyée à l'Imprimerie le 18 janvier. La traduction du rapport du ministère de l'Intérieur, terminée le 17 mars, a été envoyée à l'Imprimerie le même jour; la traduction du rapport du secrétaire d'Etat a été terminée et envoyée à l'Imprimerie le 27 janvier; la traduction du rapport de la division des Mines a été terminée et envoyée à l'Imprimerie le 29 août 1913; celle du rapport de la division des pénitenciers a été terminée et envoyée à l'Imprimerie le 10 février 1913; celle du rapport du ministère du Travail a été terminée et envoyée à l'Imprimerie le 6 décembre 1913; la traduction du rapport contenant les comptes publics a été terminée et adressée à l'Imprimerie le 27 novembre 1913; la traduction du rapport du ministère des Postes a été terminée et envoyée à l'Imprimerie le 26 mars 1913.

Les Livres bleus suivant sont traduits aux ministères auxquels ils se rapportent: Industrie et Commerce, Travaux publics, Marine et Pêcneries.

On termine la traduction du rapport concernant la division des impressions et celle de la papeterie.

2. Il est probable que tous les Livres bleus dont il est question seront publiés avant la fin de la présente session.

3. Il n'y a pas eu de retard inutile. Ce sont des publications considérables qui demandent le temps qu'on y met à les traduire et à les imprimer.

4. On s'occupe présentement à organiser le bureau des traducteurs et l'Imprimerie nationale sur un bon pied afin de faire l'ouvrage dans un temps raisonnable.

LA PROPRIETE CARSLAKE.

*M. LEMIEUX demande:

1. Quelle somme le Gouvernement a-t-elle offerte à la compagnie de l'hôtel Carslake pour l'achat de sa propriété près de la gare Bonaventure à Montréal, avant le commencement des procédures en expropriation devant la cour d'échiquier?

2. Quels ont été les termes de ladite offre?

3. Quelle a été la date de ladite offre?

M. ROGERS: Aucune offre n'a été faite.

LE CAPITAINE N. H. TOWNSEND.

M. CARROLL demande:

1. M. Vincent Mullins, de Sydney (N.-E.), a-t-il été autorisé par le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou par quelque personne en son nom, de demander la démission d'un certain capitaine N. H. Townsend, maître du port de Sydney?

2. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a-t-il demandé la démission du capitaine Townsend?

M. HAZEN:

1 et 2. Vu qu'il a été fait rapport que le capitaine Townsend ne pouvait plus, à cause de son âge avancé et de ses infirmités, remplir ses fonctions officielles d'une manière satisfaisante, ordre a été donné à M. Vincent Mullins, agent du département à Sydney, d'expliquer la situation à M. Townsend, et de lui demander de donner sa démission. M. Mullins a fait rapport que le capitaine Townsend prétendait être capable de remplir encore ses fonctions de maître de port, et rien n'a été fait depuis.

TERRAINS MILITAIRES A MONTREAL.

M. CARVELL demande:

1. Qui le ministre ou le département de la Milice a-t-il nommé pour acheter la propriété Bel-Air ou autre propriété pour fins militaires dans le voisinage de Montréal en 1911 ou 1912?

2. La nomination a-t-elle été faite verbalement ou par écrit?

3. Le colonel Cantlie était-il un des personnages nommés?

M. SAM HUGHES:

1. Le colonel Wilson et le colonel Labelle ont conduit les négociations. Presque tous les principaux officiers militaires à Montréal ont été consultés, et presque tous se sont prononcés en faveur du terrain de Dorval.

2. Il n'y a pas eu de nomination officielle.

3. Répondu sous le n° 1.

LE STEAMER "CANADA".

M. MARCIL (Bonaventure) demande:

1. Le steamer "Canada" qui fait le service eutre Campbellton (N.-B.), et Gaspé (P.Q.), a-t-il été inspecté par les inspecteurs du gouvernement pendant la présente saison, et mis en réparation.

2. Dans l'affirmative, quel a été le résultat de l'inspection?

M. HAZEN: Les inspecteurs du Gouvernement ont fait l'inspection du steamer "Canada" et lui ont accordé un certificat le 5 mai 1913; ce certificat expirait le 1er décembre 1913. Le département n'a reçu aucun autre rapport d'inspecteur, et aucun certificat n'a été accordé pour 1914.

M. MARCIL (Bonaventure) demande:

1. Le département du Commerce sait-il si le steamer "Canada" va accomplir le service entre Campbellton (N.-B.), et Gaspé (P.Q.) cette saison?

2. Si le steamer "Canada" ne doit pas faire ce service, le département a-t-il reçu l'offre d'y substituer un autre steamer?

3. Dans l'affirmative, quel est ce navire, et une convention a-t-elle été conclue à cet effet, ou la question est-elle à l'étude?

M. G. E. FOSTER:

1. Le département a été informé que le steamer "Canada" ne pourra pas faire exclusivement le service entre Campbellton et Gaspé.

2. Le département étudie une proposition pour donner un service entre Campbellton et Gaspé.

3. Aucune convention n'a été conclue jusqu'à ce jour.

HANGAR AUX MARCHANDISES A NEW-RICHMOND.

M. MARCIL demande:

1. Un hangar à marchandises est-il en voie de construction sur le quai de New-Richmond (P.Q.)?

2. Quel est le coût de l'entreprise et qui le construit?

3. Des soumissions ont-elles été demandées? Qui a obtenu l'entreprise et à quel prix?

4. Qui en surveille la construction, et qui a proposé la nomination du surveillant?

[M. Carvell.]

M. ROGERS:

1. Oui.

2. $173.03.

3. Non; les travaux sont faits en régie.

4. Sous la surveillance de l'ingénieur du district; le contremaître est M. James Lynd, proposé par M. David Champoux.

SEANCE DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. BOULAY demande:

Combien de jour a siégé chacun des commissaires des chemins de fer du 1er avril 1913 au 31 mars 1914?

M. J. D. REID:

1. Il y a cinquante-quatre séances auxquelles les commissaires ont assisté comme suit: président de la commission, 48; vice-président, 31; adjoint du président, aucune; commissaire Mills, 28; commissaire McLean, 32; commissaire Goodeve, 35.

A toutes ces réunions, 814 causes ont été entendues. Ceci ne comprend pas les séances à huis clos ni celles non inscrites sur le rôle, auxquelles 4,160 cas ont été décidés pendant cette période. Tous les commissaires, à l'exception de l'adjoint du président qui est malade, ont été présents aux bureaux de la commission d'une façon régulière.

SERVICE DE TRAIN ENTRE HARVEY-JUNCTION ET COCHRANE.

*M. LEMIEUX demande:

Quelles personnes, à part les colons de l'Abittibi et la Chambre de commerce de Québec, ont adressé des requêtes au ministre des Chemins de fer et Canaux à l'effet de faire circuler des trains sur la ligne du Transcontinental entre Hervey-Junction et Cochrane?

M. J. D. REID: Le département des Chemins de fer n'a reçu aucune autre pétition à part celle des colons de l'Abbittibi mentionnée dans la réponse à la question de M. Lemieux, en date du 12 mars 1914.

PECHE DU HARENG.

M. EMMERSON demande:

Le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose-t-il de publier dans la "Gazette du Canada", pendant les mois du printemps actuel, un avis exemptant, pour la présente saison, le hareng de l'application de l'article 43 ou d'une partie quelconque de cet article de la loi de 1914 sur les pêcheries?

M. HAZEN: La question est à l'étude.

LIQUEURS ENIVRANTES AUX CAMPS D'EXERCICE.

M. PROULX demande:

1. Est-il exact que les cantines où de la bière peut être achetée par les sous-officiers et

les soldats ont été abolies dans les camps d'exercice?

2. Est-il exact que les officiers convoqués en périodes d'instruction jouissent encore du privilège d'avoir du whisky, de la bière et autres liqueurs enivrantes dans leur mess?

3. Si la réponse aux questions ci-dessus est affirmative, quelle est la raison de cette distinction arbitraire à l'égard des sous-officiers et des soldats?

M. SAM HUGHES :

1. Aucun officier, sous-officier, soldat ou civil ne peuvent acheter de la bière dans aucun camp pendant la période des exercices annuels.

2. Non.

3. Cette question n'a pas sa raison d'être.

USINE DE FORCE MOTRICE SUR L'ILE HERON.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il permis à une compagnie de construire une usine de force motrice sur l'île au Héron, près des rapides de Lachine, et de construire un barrage dans le fleuve Saint-Laurent à cet endroit.

2. Quel est le nom de la compagnie?

3. Les dits travaux ont-ils été autorisés par les ingénieurs de l'Etat?

M. ROGERS: Non.

PUBLICATION D'AVIS D'ADJUDICATION.

M. SINCLAIR demande :

Relativement à un item de $6,000, page W-52, vol. III du Rapport de l'auditeur général, payés à Jos. Battle et W. H. Gowan pour fabrication de vingt plaques d'acier (steel castings). Quels sont les noms des journaux qui ont publié l'avis d'adjudication pour cet objet, et à quelle date a été publié cet avis?

M. J. D. REID : Aucunes soumissions n'ont été demandées dans les journaux pour les travaux ci-mentionnés. MM. James Battle et N. W. Cowan sont les propriétaires du brevet Cowan Safety Appliance. Cette invention consiste en deux fortes plaques d'acier sur chaque ventail des portes supérieures, quatre plaques par écluse, pesant 1,600 livres chacune. Cette invention a pour objet d'empêcher un ventail d'être refoulé par le courant, lorsque l'autre a été accidentellement repoussé par un vaisseau dans l'écluse. Il y a deux ans on adapta cette invention aux portes de la vantelle d'une des écluses, et le 12 mai 1912 un vaisseau qui remontait le canal frappa en larguant sur le busc et l'ouvrit; un accident de même genre eut lieu a la même écluse au mois d'avril 1912. L'ingénieur surintendant dit qu'il est convaincu que dans ces deux circonstances cet appareil a empêché un accident très grave. Nos avons demandé à MM. James Battle et W. W. Cowan, les propriétaires du brevet, de nous faire un prix pour vingt plaques d'acier de leur invention. Leur offre fut approuvée par l'ingénieur surintendant, et acceptée par un décret rendu en conseil le 26 août 1912, pour la somme totale de $6,000.

M. SINCLAIR:

Relativement à un item de $6,705.51, page W-48, vol. III du Rapport de l'auditeur général, payés à John et William Burns pour deux chalands de dragage. Quels sont les noms des journaux qui ont publié l'avis d'adjudication pour cet objet, et à quelles dates a été publié cet objet, et à quelles dates a été publié cet avis?

M. J. D. REID: Nous n'avons pas annoncé dans aucun journal afin de demander des soumissions pour ces chalands, mais nous avons adressé une lettre-circulaire à chacune des compagnies suivantes, à la date du 22 mai 1912: Alexander McKay, Montréal; Gilbert Motor Boat Company, Kingston; Ottawa Boat Works, Ottawa; William Watters, Hull; Napoléon Tessier, Hull; J. et R. Weir, Montréal; N. Beatty & Sons, Limited, Welland; John Burns, Ottawa.

M. SINCLAIR:

Relativement à un item de $6,300, page W-49, vol. III du Rapport de l'auditeur général, payés à la compagnie W. H. Kelly pour l'achat d'un remorqueur en bois, quels sont les noms des journaux dans lesquels on a annoncé pour demander des soumissions pour ces travaux et les dates auxquelles ces annonces ont été publiées?

M. J. D. REID: Il n'y a pas eu de soumissions demandées pour ces travaux, mais à la date du 4 mai 1912, nous avons adressé une lettre-circulaire aux compagnies dont les noms suivent: Davis and Sons, Kingston; Ottawa Forwarding Company, Limited, Ottawa; la Cie Pontbriand, de Sorel; Canadian General and Shoe Machinery Company, Limited, Lévis; J. G. Gridley and Son, Midland; Georgian Bay Shipbuilding and Wrecking Company, Midland; Hamilton Mottor Works, Hamilton; W. Watts and Sons, Collingwood; Doty Engine Works Company, Goderich; Polson Iron Works, Limited, Toronto; W. H. Kelly Lumber Company, Buckingham; J. and R. Weir, Montréal; Sincennes McNaughton Line, Limited, Montréal; St. Lawrence Engine Company, Limited, Brockville; A. R. Williams Machinery Company, Limited, Toronto; Robertson Brothers, Hamilton; Ottawa Boat Works, Ottawa.

M. SINCLAIR:

Relativement à un item de $2,080.24, page W-2, vol. III du Rapport de l'auditeur général, payés à la compagnie Rhodes, Curry, de Halifax, quels sont les noms des journaux dans lesquels on a annoncé pour demander des soumissions pour ces travaux ainsi que les dates auxquelles ces annonces ont été publiées?

M. J. D. REID: Nous n'avons pas fait d'adjudication pour réparations aux wagons à marchandises, et nous n'avons pas publié d'annonces dans les journaux afin de demander des soumissions pour faire exécuter ces travaux. L'item de $2,089.24, qui est mentionné à la page "W" du volume III du rapport de l'auditeur général, a été payé en exécution d'un marché passé avec MM. Rhodes, Curry et Cie, et cédé par ces derniers à M. E. A. Wallberg, en règlement d'une réclamation résultant de la construction d'un atelier de réparations pour les wagons à marchandises et d'un atelier de façonnage.

EDIFICES LOUES A OTTAWA.

M. CARVELL demande:

1. Le Gouvernement a-t-il loué une partie d'un édifice, à Ottawa, appartenant à la "Journal Publishing Company", ou à M. P. D. Ross?
2. Dans l'affirmative, pour combien de temps et à quel prix?

M. ROGERS:

1. Oui; de la Journal Publishing Company.
2. Pour 5 ans, à raison de 70 cents du pied de superficie.

M. KYTE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il loué quelque partie de l'édifice Rea, à Ottawa?
2. Dans l'affirmative, quelle partie a été louée, pour quelle période de temps et à quel prix par pied carré?

M. ROGERS:

1. Oui.
2. Des 3 étages supérieurs, à raison de 70 cents du pied carré, pour une période de 5 ans, à partir de la date de l'occupation; le Gouvernement n'est pas encore entré en possession.

L'EMPLOI DE M. H. H. LOUCKS.

M. KYTE demande:

1. Durant combien de temps H. H. Loucks a-t-il été employé par la Chambre des communes?
2. Quand son emploi lui a-t-il été retiré?
3. Quel est le chiffre de sa pension?
4. Depuis qu'il a été mis à sa pension, a-t-il été employé par la Chambre des communes ou dans l'un ou l'autre des départements administratifs?
5. Dans l'affirmative, quelle est la nature de cet emploi, où fait-il son travail, et quels sont ses appointements?
6. Depuis la date de sa mise à la retraite, quelle somme a-t-il reçue à titre de traitement ou de rémunération?

M. BORDEN:

1. Il a été employé à la Chambre des communes pendant vingt-deux ans et deux mois.

[M. Sinclair.]

2. Le 1er juillet 1913.
3. $704.
4. Il a eu de l'emploi temporairement.
5. Il est correcteur d'épreuves à la Chambre des communes, à $3.50 par jour.
6. Il a reçu les appointements ci-dessus mentionnés, depuis le 2 septembre 1913, formant au 1er avril une somme totale de $738.50.

CONCOURS HIPPIQUE INTERNATIONAL.

M. CARVELL demande:

1. Des chevaux appartenant à l'honorable Adam Beck ont-ils été expédiés en Angleterre par le ministère de la Milice et de la Défense?
2. Dans l'affirmative, combien de chevaux et combien en a-t-il coûté au ministère jusqu'à date?
3. Quelques-uns des chevaux sont-ils encore en Angleterre? Dans l'affirmative, le ministère paie-t-il tout ou partie de cette dépense?

M. S. HUGHES:

1. Les officiers de la milice canadienne dont les noms suivent, composaient l'équipe du Canada, qui a été envoyée en Angleterre, l'année dernière afin de prendre part au concours hippique international; ils ont fournis leurs propres chevaux:

Major C. T. Van Straubenzie, dragons royaux canadiens; lieut. H. N. Bate, 5e régiment de dragons de la princesse Louise; lieut. R. Gordon Myles, 9e régiment de cavalerie de Mississauga. L'hon. Adem Beck avait le commandement du contingent canadien.

2. $1,451.46.
3. Non.

LES DESTITUTIONS.

M. VERVILLE demande:

1. M. Parent, assistant-ingénieur du département des Travaux publics à Montréal, a-t-il été destitué ou suspendu de ses fonctions? Dans l'affirmative, quand?
2. Quelle a été la raison de cette destitution ou suspension?
3. Un rapport a-t-il été fait contre lui? Dans l'affirmative, par qui, et quelle était la teneur du rapport?
4. Une enquête a-t-elle été faite à ce sujet, ou le Gouvernement se propose-t-il d'accorder une enquête à M. Parent?
5. M. Parent faisait-il partie du personnel permanent, et dans l'espèce, doit-il recevoir un avis? Dans l'affirmative, de combien de jours.
6. Un fonctionnaire de l'Etat faisant partie d'un personnel permanent est-il supposé recevoir un salaire après qu'avis lui a été donné? Dans l'affirmative, pour quelle période?

M. ROGERS:

1. (a) Oui; (b) le 11 mars, 1914.
2. Le ministère n'a plus besoin de ses services.
3. Non.

4. (a) Non; (b) nous ne considérons pas que la chose soit nécessaire.

5 et 6. Non.

M. MARCIL (Bonaventure) demande:

1. Pour quel motif William Campbell, gardien du phare au quai de New-Richmond, Québec, a-t-il été destitué?

2. Campbell a-t-il eu l'occasion de se défendre des accusations portées contre lui, s'il en est? Par qui les accusations ont-elles été portées?

3. Une enquête a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative, par qui a-t-elle été conduite, et quels témoins ont été entendus?

4. Qui a recommandé la nomination de James Robertson pour le remplacer?

M. HAZEN:

1. Ingérence politique.

2. (a) Oui. Le département est informé qu'il a reçu avis, par lettre recommandée, de la date et de l'endroit où s'est tenue l'enquête; (b) MM. W. H. Doddridge, J. H. Robertson, J. A. Mousseau, J. E. Mill et D. Champoux.

3. (a) Oui; (b) M. W. A. E. Flynn; (c) MM. W. Doddridge, C. A. Brunelle et J. H. Robertson.

4. M. D. Champoux.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. Marcil (Bonaventure).—Copie de tous documents relatifs à la destitution de Thomas LeBlanc, maître de poste d'Allard, comté de Bonaventure, et à la nomination de son successeur.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, plaintesfi et comptes, pièces justificatives, reçus ou autres documents se rattachant en quelque manière à la dépense faite pour le havre de Friar's-Head par Simon P. Doucet en 1912-13 et 1913-14.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de tous télégrammes, lettres correspondance, plaintes, et autres documents se rapportant en quelque manière à la demande de soumissions pour la route postale entre Low-Point et Creignish-Station au cours des années 1913-14.

M. Gauvreau.—Copie de toute correspondance, comptes, indemnités, frais de route et de déplacement, de Fraserville à Québec, ou tout autre document se rapportant aux montants d'argent reçus, chaque année, par le juge Ernest Cimon, depuis 1890 à 1913, en sa qualité de juge de la cour Supérieure siégeant à Québec, alors qu'il était assigné au district de Kamouraska.

M. Lemieux.—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, rapports, décrets du conseil et autres documents se rattachant à l'acquisition projetée de la propriété connue sous le nom d'hôtel Carslake, près de la gare Bonaventure à Montréal.

M. Knowles.—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à l'achat par le gouvernement des lots 1 et 2, bloc 125, plan 96, dans la cité de Moosejaw, comme site pour un entrepôt de vérification.

M. Law.—Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance reçus depuis le 1er avril 1912 par le ministre de la Milice ou par des fonctionnaires de son département de toutes personne ou personnes de Yarmouth (N.-E.), ou des environs, au sujet de la gratification payable à des vétérans ayant servi lors des invasions féniennes ou à des personnes demandant le paiement de cette gratification.

M. Law.—Copie de tous telegrammes, lettres et correspondance reçus par le ministre des Postes au sujet de plaintes portant que le maître de poste de Yarmouth-nord avait vendu ou vend des timbres-poste en dehors de sa juridiction.

M. Macdonald.—Relevé faisant connaître combien le gouvernement a acheté de wagons à charbon, à marchandises ou à voyageurs pour l'Intercolonial au cours des derniers six mois, et dans l'affirmative, de qui et en quelle quantité; quel prix a été payé dans chaque cas; si des soumissions ont été demandées à cette fin; quels étaient les soumissionnaires, et le montant mentionné dans chaque soumission.

M. Marcil (Bonaventure).—Copie de tous documents, rapports et lettres concernant la destitution de William Campbell, gardien du phare au quai de New-Richmond, Québec, et la nomination de James Robertson pour le remplacer; aussi, copie des recommendations et des lettres relatives à cette nomination, s'il en est.

M. Sinclair.—Copie de tous papiers, pétitions, lettres, plaintes et autres documents concernant la destitution de Charles McPherson, maître de poste à North-Riverside, comté de Guysboro (N.-E.), et de toutes recommandations et correspondance au sujet de la nomination de son successeur. Aussi, copie de la preuve faite et du rapport de l'enquête, s'il y a eu enquête, et relevé des dépenses de la dite enquête.

M. Law.—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et soumissions reçus par le ministre des Travaux publics ou des fonctionnaires sous ses ordres, concernant le dragage et l'amélioration du havre de Yarmouth (N.-E.), depuis le 1er octobre 1911 jusqu'à date.

M. Chisholm (Inverness).—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, plaintes et documents de toute nature reçus par le ministère du Commerce au cours des années 1913 et 1914 au sujet de la route suivie par les steamers à destination de Pictou, Mulgrave et Chéticamp.

M. Sinclair.—Copie de tous télégrammes, pétitions, correspondance et autres papiers et documents reçus par le ministère de la Marine et des Pêcheries depuis le 1er janvier 1914, au sujet du transport du poisson des provinces maritimes aux Etats-Unis, et de toutes les réponses qui y ont été faites.

M. Macdonald.—Copie de tous papiers, lettres et pétitions concernant l'établissement d'une route postale rurale de New-Glasgow à Mount-William, Granton et Abercrombie, comté de Pictou.

M. Macdonald.—Copie de tous les règlements et règles au sujet des employés de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

M. Macdonald.—Copie de tous télégrammes, lettres et autres documents concernant l'achat d'un terrain pour un édifice public à Stellarton.

M. Macdonald.—Copie de tous télégrammes, lettres, et autres documents concernant le contrat pour le transport des malles entre New-Ross et le bureau de poste de Vaughan, Walkerville (N.-E.)

M. Chisholm (Antigonish).—Copie des comptes et pièces justificatives au sujet des dépenses faites en 1913 à South-Lake, Lakevale, comté d'Antigonish; aussi, état indiquant en détail les personnes auxquelles ces paiements ont été

faits; l'objet des dits paiements; le nombre de jours pendant lesquels les ouvriers ont été employés; le taux des gages; la quantité des matériaux employés et le prix payé; la quantité des matériaux transportés sur le lieu des travaux mais non employés; et les personnes qui ont fourni ces matériaux.

M. Kyte.—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, pétitions et recommandations au sujet du quai à Arichat (N.-E.), qui doit servir au steamer "Magdalen".

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

—Monsieur l'Orateur, l'exposé du budget du dernier exercice fut prononcé par moi le 12 mai. En cette circonstance, je fis connaître mon avis sur le résultat de l'exercice terminé le 31 mars précédent. A leur clôture définitive, les livres de comptabilité accusaient des résultats dépassant quelque peu les prévisions que j'avais établies. Mais, dans leurs grandes lignes, mes évaluations des ressources se sont en substance réalisées.

L'exercice 1912-1913.

Le trait caractéristique de l'exercice 1912-1913, c'est l'essor sans précédent imprimé aux affaires du pays. L'extraordinaire déploiement qui s'est manifesté dans tous les domaines où s'exerça l'activité nationale: l'agriculture, l'industrie, le commerce et la finance, tous ces efforts collectifs, dis-je, ont abouti à des résultats qui rejettent bien loin dans l'ombre ceux constatés par les budgets antérieurs. Les recettes de cet exercice ont dépassé celles de l'exercice précédent de $32,581,686.09.

Les diverses sources auxquelles nous avons puisé ces recettes figurent, avec les chiffres comparatifs des deux exercices, au tableau dont je vais donner lecture et que je tiens à consigner au compte rendu des débats, pour l'édification de nos collègues que peuvent intéresser ces détails de la statistique.

FONDS DU REVENU CONSOLIDÉ.

—	1911-1912.	1912-1913.	Augmentation.
Douanes	$ 85,051,872 18	$ 111,764,698 73	$ 26,712,826 55
Accise	19,261,661 97	21,447,444 94	2,185,782 97
Administration des Postes	10,492,394 18	12,051,728 86	1,559,334 68
Chemins de fer	11,034,165 83	12,442,203 46	1,408,037 63
Divers	10,268,123 20	10,983,827 46	715,704 26
	$ 136,108,217 36	$ 168,689,903 45	$ 32,581,686 09

Comme on devait s'y attendre, c'est la douane qui a été la principale source de l'augmentation des recettes, bien que les recettes provenant d'autres sources accusent aussi un sensible progrès. L'activité tout à fait remarquable et pour ainsi dire anormale qui a caractérisé cet exercice se réflète dans l'accroissement des recettes de diverses sources sous chaque rubrique.

Fonds consolidé: dépenses afférentes à 1912-1913.

La dépense imputable sur le fonds du revenu consolidé pour l'exercice 1912-1913 s'est élevée à $112,059,537.41 somme d'un chiffre bien inférieur à mes prévisions. L'accroissement des dépenses courantes ou ordinaires, relativement à celles du dernier exercice a atteint le montant de $13,898,096.64 Ce grossissement du budget des dépenses tient à ce qu'on a affecté des crédits d'un chiffre plus élevé au service public en général, au remaniement de certaines dotations provinciales et au budget du département des Postes et de celui des Chemins de fer, cette augmentation se trouvant en partie compensée par l'accroissement des recettes inscrites en regard, au livre de compte.

Les recettes du fonds consolidé s'élevant, je le répète, à $168,689,903.45 et la dépense à $112,059,537.41, l'excédent porté au compte du fonds consolidé, pour l'exercice 1912-1913, a été de $56,630,366.04 applicable à certaines dépenses à compte du capital et spéciales auxquelles, en l'absence d'une plus-value quelconque, il faudrait faire face en recourant aux emprunts.

Dépenses à compte du capital et dépenses spéciales, exercice 1912-1913.

Voici les dépenses à compte du capital et les dépenses spéciales:

Chemin de fer Transcontinental national	$13,767,011 44
Pont de Québec	1,512,825 96
Chemin de fer de la baie d'Hudson	1,099,063 15
Autres chemins de fer	2,509,988 56
Canaux	2,259,257 45
Travaux publics	6,057,514 57
Subventions aux chemins de fer.	4,935,507 35
Autres dépenses spéciales	255,647 89
	$32,396,816 37
D'un côté nous avions donc un excédent de	$56,630,366 04
D'un autre côté des dépenses à compte du capital et des dépenses spéciales de	32,396,816 37
Soit un écart de	$24,233,549 67
Si à cela nous ajoutons	1,384,285 36
Représentant les dépenses du fonds consolidé afférentes aux versements aux fonds d'amortissement, on constatera que la dette nette du pays, à la fin de l'exercice 1912-1913, a été réduite de	$25,617,835 03

C'est là une réduction sans précédent dans l'histoire des budgets fédéraux.

La diminution du chiffre de la dette nette ne veut pas dire que nous avons acquitté dans cette mesure-là même la dette consolidée du Canada par le rachat ou le remboursement de nos valeurs en cours sterling ou en cours canadien. Sur cet excédent réalisé, en sus de toute dépense, nous avons engagé, avec l'autorisation législative voulue, $11,000,000 en obligations du Grand-Tronc-Pacifique jouissant de la garantie de l'Etat et $2,200,000 en obligations du port de Montréal.

Je dois dire ici que nous avons mis en ligne de compte, au pair, les obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par l'Etat, que nous avons achetées jusqu'à concurrence du chiffre que j'ai indiqué pour l'exercice 1912-1913. La valeur de ces obligations est d'environ 75, et si la loi l'eût autorisé, j'aurais été disposé à les inscrire à leur véritable valeur sur les livres du Dominion. Mais la loi ne nous autorise pas à les inscrire à pareil chiffre. Si je rappelle le fait ici, c'est que les $11,000,000 qui figurent dans nos livres à titre de placement pour l'exercice 1912-1913 en obligations du Grand-Tronc-Pacifique portant garantie de l'Etat pour le principal et l'intérêt, seraient diminués d'environ 25 p. 100 de ce montant, et le chiffre de notre dette nette serait diminué dans la même proportion. Il convenait que je fisse ici cette déclaration. Malgré cela, la diminution du chiffre de la dette nette, même ainsi réduite, serait sans exemple dans les annales du pays.

L'exercice 1913-1914.

Si nous passons à l'exercice 1913-1914, terminé le 31 mars, nous constatons qu'un facteur important a exercé sur nos finances une puissante influence. Je veux parler de cette crise financière, si sévère, si prolongée et d'étendue mondiale qui, devenant plus prononcée encore à l'automne de 1912, quand la Banque d'Angleterre éleva à 5 p. 100 le taux de l'intérêt, a régné presque sans interruption jusqu'au moment actuel. Comme il fallait s'y attendre, cette gêne monétaire eut pour résultat concomitant la limitation du crédit dans le monde commercial et une grave restriction dans l'offre de capitaux jusqu'ici disponibles sur les marchés financiers internationaux pour les entreprises de pays emprunteurs comme le Canada. Il en est résulté que le progrès du pays s'est trouvé sérieusement enrayé et que le commerce a éprouvé un certain ralentissement, et cette paralysie des affaires, loin de se borner à tel ou tel pays, semble avoir eu son retentissement dans le monde entier. Plus tard, au cours de mes observations, j'appuierai davantage sur cette situation, et si je signale le fait maintenant, c'est pour mettre en relief sa portée sur les résultats financiers de l'exercice.

L'exercice 1912-1913 s'est terminé le 31 mars; mais comme la loi autorise une prorogation de délai pour la clôture de la comptabilité de l'exercice, il s'écoulera encore quelques semaines avant que les comptes soient définitivement clos et que tous les articles de dépense soient mis en ligne de compte. Il est possible, toutefois, d'arriver, dans nos calculs, à d'assez justes précisions sur les résultats définitifs qu'accusera l'exercice.

D'après nos prévisions, les recettes de l'exercice 1913-1914 atteindront le chiffre de $163,000,000. Ces prévisions de recettes accuseront une diminution d'environ six millions de dollars sur les recettes de l'exercice précédent 1912-1913. A l'égard de ce fléchissement du revenu provoqué par la crise financière et le marasme des affaires commerciales découlant de cette gêne monétaire déjà signalée, il est intéressant de rappeler ici les exercices 1907 et 1908, au cours desquels une situation similaire a abouti aux mêmes résultats. La crise financière de 1907, bien que plus aiguë et plus prononcée au cours de son existence, n'a été ni aussi prolongée ni aussi générale que la gêne monétaire qui a sévi depuis deux ans. Comme il fallait s'y attendre, elle fut suivie d'un

marasme commercial de longue durée qui exerça la même influence sur les revenus du pays. Pour préciser, je dirai: les revenus du Canada qui, durant l'exercice financier 1907, avaient atteint un total de $96,000,000, ont accusé l'année suivante une diminution d'environ $11,000,000, soit une réduction dépassant 11 p. 100.

Le développement qui s'est produit dans le revenu de 1912-13 a continué, bien qu'à un degré décroissant d'augmentation jusqu'à la fin du mois de septembre dernier. A l'expiration de cette période, le revenu des six premiers mois, du 1er avril au 30 septembre, a excédé de $5,499,065.40 celui des six mois correspondants de l'exercice financier précédent. Du commencement d'octobre à la fin de mars, cette augmentation s'est transformée en une diminution de $5,039,598.54. En d'autres termes, durant la période semestrielle du 1er octobre au 31 mars, la diminution du revenu a atteint $10,538,663.94. Je fais insérer aux "Débats" un tableau statistique indiquant les revenus bruts des mois correspondants pour les deux exercices financiers:

	1912-1913.	1913-1914.
Avril	$11,019,445.77	$12,145,445.78
Mai	13,636,718.10	14,818,918.33
Juin	13,181,946.75	14,304,316.25
Juillet	14,619,207.22	15,811,914.26
Août	14,445,849.42	14,547,853.20
Septembre	14,475,483.52	15,249,258.36
Octobre	14,758,946.72	14,225,598.16
Novembre	14,297,778.28	13,536,981.32
Décembre	14,142,180.59	12,931,466.77
Janvier	13,442,378,80	11,529,753.30
Février	13,135,870.58	9,698,120.91
Mars	14,372,331.40	11,688,901.97

La diminution s'est produite principalement dans le revenu des douanes. Les recettes provenant d'autres sources de revenu se sont assez bien maintenues et le fléchissement dans les douanes, quoiqu'il soit appréciable, ne peut pas être considéré comme sérieux si l'on prend en considération le total du revenu. Les causes qui ont produit ce recul sont sans aucun doute celles que j'ai indiquées déjà: les embarras financiers et leurs conséquences naturelles, le resserrement du crédit et la diminution des entreprises commerciales.

Le revenu pour l'exercice actuel atteindra donc approximativement $163,000,000.

Passons maintenant à l'examen des dépenses. Avant tout, la dépense ordinaire du fonds consolidé atteindra probablement $126,500,000 ou environ $14,500,000 de plus que l'an dernier. Des crédits assez larges ont été votés à la dernière session du Parlement pour toutes les branches de l'administration ordinaire du pays. Les principales augmentations seront constatées dans les travaux publics (dépenses imputables sur le revenu) et dans les dépenses portées au compte des postes, des chemins de fer, de l'agriculture et de la milice. Avec le développement du pays, les autres services administratifs ont exigé des dépenses additionnelles qui ont eu pour résultat, comme je l'ai déjà dit, une augmentation durant l'exercice financier courant, de $14,500,000 dans les dépenses imputables sur le fonds consolidé. Un revenu de $163,000,000 et une dépense de $126,500,000 laissent un excédent de recettes de $36,500,000, après avoir fait face aux dépenses courantes.

Ainsi, pour cette année, l'excédent atteindra 36 millions 500,000 dollars contre 56 millions qu'il était l'an dernier.

Au moment où il est question d'excédent budgétaire, je crois devoir rappeler que depuis l'année 1902 jusqu'à maintenant, il y a eu des excédents importants de recettes sur les dépenses courantes, qui se sont élevés de $14,000,000 en 1902-1903, à $22,000,000 en 1909-1910 et à $30,000,000 en 1910-1911. Pour l'année 1911-1912, notre excédent a été de $37,000,000; pour 1912-1913, il a atteint comme je l'ai dit $56,000,000, et pour le dernier exercice, je viens d'en donner le montant, $36,500,000. Nous avons donc eu pendant les trois dernières années les excédents les plus considérables dans l'histoire financière du Canada.

En plus des dépenses ordinaires ou courantes, nous avons encore à faire des déboursés imputables sur le capital pour les grandes entreprises nationales et pour les travaux publics, tels que le chemin de fer Transcontinental, l'Intercolonial, le chemin de fer de la baie d'Hudson, le pont de Québec et autres travaux nécessitant des dépenses considérables qui ont toujours été regardées avec raison comme devant donner naissance à des emprunts. Chacun doit bien se rendre compte que le contribuable d'aujourd'hui ne peut pas être appelé chaque année à payer entièrement les frais de premier établissement d'entreprises, comme des chemins de fer, des canaux, des améliorations de port, de bassins de radoub et autres grands travaux publics dispendieux qui formeront, après leur achèvement, une richesse nationale d'une grande valeur productive pour le Canada pendant de nombreuses années. Il ne me semble pas que l'on puisse sérieusement discuter ou criti-

quer la convenance d'entreprendre ces travaux, en partie du moins, avec des fonds obtenus en engageant le crédit du pays.

Subventions spéciales aux chemins de fer.

La Chambre se souviendra que l'an dernier on a jugé bon de venir en aide d'une façon sérieuse aux chemins de fer pour que leurs travaux de construction ne soient pas interrompus par suite des conditions monétaires difficiles qui régnaient alors et de l'impossibilité qui en est résulté de trouver des fonds pour les compagnies de chemins de fer qui se les procuraient sur le marché de Londres au moyen de la vente de leurs garanties. Pour ce motif, et en tenant compte du coût, de la grandeur et de l'importance nationale de l'entreprise, on a pensé qu'il convenait de leur attribuer de nouveaux subsides du Trésor public, et c'est ainsi que des subventions d'un montant élevé ont été accordées aux compagnies englobées dans le réseau du chemin de fer Nord-Canadien. Par suite de cet octroi de subventions fait à cette compagnie de chemin de fer et à d'autres, une somme de $19,000,000 a été dépensée pendant l'exercice financier 1913-1914. Un prêt de $15,000,000 a été également consenti au Grand-Tronc-Pacifique et assuré par la garantie de la compagnie du Grand-Tronc.

Mes évaluations de dépenses imputables sur le capital, ainsi que pour les subventions aux chemins de fer et autres dépenses spéciales, s'élèvent à la somme de $57,000,000. Pour y faire face nous avons à notre compte du revenu un excédent de $36,500,000 laissant un solde débiteur de $20,500,000 dont nous devons déduire $1,500,000 représentant des placements faits en fonds d'amortissement. Il en résultera que pour les dépenses imputables sur le capital et les dépenses spéciales, s'élevant ensemble, comme je l'ai dit, à $57,000,000, la dette publique du Canada sera augmentée de $19,000,000. Je dirai, afin d'exposer la question autrement, que nos revenus sont suffisants pour faire face à toutes les dépenses courantes et imputables sur le capital, y compris les chemins de fer, les canaux, les ponts, les édifices publics et que nous n'avons dû augmenter la dette que par suite des dépenses anormales et inaccoutumées découlant des subventions accordées aux chemins de fer. Je crois pouvoir déclarer en toute justice que dans les conditions financières difficiles qui ont existé, l'an dernier, la mesure prise par le Gouvernement pour venir en aide aux chemins de fer a seule rendu possible la continuation de leurs travaux, du moins pour l'année dernière. Je n'ai pas besoin de dire que les conséquences de l'interruption des travaux de construction auraient été d'un caractère très grave pour le Canada tout entier.

Si l'on tient compte de toutes les circonstances survenues dans l'année, une augmentation de $19,000,000 dans la dette publique doit être considérée comme très satisfaisante, surtout si l'on se souvient qu'à l'exercice financier 1908-1909 qui a suivi la période de dépression monétaire beaucoup moins sévère de 1907-1908, la dette publique du Canada a été augmentée d'une somme qui atteint le chiffre important de $46,000,000. Il faut aussi constater que malgré cette augmentation la dette consolidée du Canada se chiffrera, quand la comptabilité sera arrêtée pour 1913-1914, par un total inférieur de plusieurs millions de dollars à celui que le Gouvernement actuel a trouvé en arrivant au pouvoir. L'explication de ce fait peut être donnée en faisant constater qu'en 1912-1913, quand les revenus de plus de $168,000,000 étaient anormaux et attribuables en grande partie à une extension subite du commerce, le Gouvernement a pu opérer une réduction de la dette publique qui compense plus que l'augmentation rendue nécessaire par les conditions anormales de l'année qui vient de se terminer.

Echéances et emprunts, 1913-1914.

L'an dernier, dans mon exposé du budget, j'ai mentionné le fait qu'il ne restait plus à pourvoir qu'à deux emprunts, d'ici à l'année 1930. L'un d'eux, de £1,700,000, formant partie d'un emprunt de 4 p. 100, garanti par le gouvernement impérial et émis en 1878, arrivait à échéance le 1er octobre dernier et il a été amorti régulièrement ainsi qu'un petit emprunt émis à l'origine au Canada, en 1883, à 4 p. 100, mais renouvelé subséquemment au taux de 3½ p. 100 et s'élevant à $1,446,565. L'autre emprunt auquel je faisais allusion a été émis à l'origine pour £6,000,000, dont une somme de £5,487,080 reste due, la différence étant représentée par une dette éteinte au moyen d'un fonds d'amortissement.

Cet emprunt a été émis sous forme de bons du Trésor et il est remboursable le 1er juillet 1919 avec option pour le Gouvernement d'effectuer le rachat de la totalité ou d'une partie de l'emprunt par des traites au pair le ou après le 1er juillet 1914 en donnant avis trois mois d'avance. Dans les conditions

actuelles du marché et nos emprunts se faisait sur une base de 4 pour 100 nous n'avons pas l'intention d'effectuer le remboursement de cet emprunt le 1er juillet prochain. A moins qu'il ne se produise très prochainement des changements importants sur le marché monétaire, il est probable que cet emprunt sera maintenu jusqu'à sa complète échéance du 1er juillet 1919. Voilà pour nos échéances dont l'état doit être regardé comme très satisfaisant, puisque nous n'avons pas d'emprunt de la dette consolidée qui soit payable avant une période de cinq années.

J'ai déclaré que malgré le chiffre exceptionnellement élevé de nos crédits de l'an dernier, nous avions payé à même notre revenu les dépenses courantes et celles dites d'établissement. J'ai dit également que la dette publique du Canada serait augmentée d'environ le montant payé en subventions et pour des dépenses spéciales.

Malgré cela, nos emprunts pendant l'année ont été de beaucoup supérieurs au chiffre de l'augmentation de la dette. Ces emprunts sont dus aux sommes considérables que nous avons dû débourser pour faire des placements qui diminuent d'autant la dette brute du pays. Permettez-moi de faire une récapitulation des placements et débours qui ont rendu ces emprunts nécessaires durant le dernier exercise.

Subventions aux chemins de fer et autres charges, $20,000,000; achat des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, garanties par l'Etat, $12,872,333.27; prêts au Grand-Tronc-Pacifique, $8,500,000; avances aux commissaires des ports de Montréal et de Québec, $5,312,000; total, $46,684,333.27. Ajoutons a cela les emprunts arrivés à échéance, $9,719,898, et nous avons un grand total de $56,404,231.27.

Durant les mois de juin, juillet et août derniers, le marché monétaire de Londres n'était pas du tout favorable aux émissions de nouveaux emprunts à long terme. La guerre des Balkans, qui, par elle-même et encore plus par le danger d'une conflagration européenne qu'elle impliquait, avait jeté la perturbation sur le marché financier; cette guerre se poursuivait sans relâche, sauf un court armistice, et était marquée par l'indomptable férocité des combattants. Tant que durèrent les hostilités, le marché monétaire ne put reprendre son état normal et personne ne pouvait prévoir la fin de la crise qui sévissait partout.

Pour aggraver encore la situation, l'anarchie qui régnait au Mexique vint ajouter de nouvelles complications à Londres et dans les autres capitales européennes. Beaucoup d'états, de provinces et de municipalités

[M. W. T. White.]

avaient été obligés, vu l'état défavorable du marché, de recourir à des emprunts temporaires, qui devaient être remplacés plus tard par des emprunts à long terme, et toutes ces demandes d'emprunts étaient tenues en suspens, attendant une occasion favorable pour être mises sur le marché. La Banque d'Angleterre ayant fixé ses taux d'escompte à 5 p. 100, nous avons cru qu'il n'était pas opportun, durant les mois ci-haut mentionnés, de risquer un emprunt à long terme et nous avons eu recours aux bons du Trésor; il en a été émis pour un million de livres le 25 août 1913, remboursables le 16 février 1914, au taux de 4 15-16 p. 100, par année. Une autre émission d'un million de livres en bons du Trésor fut faite au mois de septembre, rachetable le 16 mars, une moitié à 4½ p. 100 et l'autre moitié à 4¾ p. 100. Le 19 novembre, une nouvelle émission de 1,700,000 livres fut escomptée à 4⅝ et sera rachetable le 19 novembre 1914. En tout, il y a eu pour 3,700,000 livres de bons du Trésor escomptés durant l'exercice.

Pour faire face aux échéances dont j'ai parlé, s'élevant à environ $10,000,000 et pour pouvoir parer aux autres dépenses de l'Etat, nous avons émis à 99, le 25 septembre, pour trois millions de livres d'obligations de l'Etat, à 4 p. 100, rachetables le 1er octobre 1960, avec la faculté de racheter le tout ou une partie, en 1940, en donnant avis trois mois d'avance, et le 3 décembre pour quatre millions de livres d'obligations semblables ont été émises à 97, soit un total de sept millions de livres pendant l'exercice clos le 31 mars 1913. Un million de livres de ce dernier emprunt a été employé à racheter les bons du Trésor arrivant à échéance le 16 février 1914.

Pour racheter un million de livres en bons du Trésor arrivant à échéance le 16 mars, pour parfaire la somme de $7,500,000 prêtée au Grand-Tronc-Pacifique, et pour acheter $10,000,000 d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par l'Etat, il a fallu faire un nouvel emprunt de cinq millions de livres de la même nature que les emprunts précédents, et, grâce à l'amélioration survenue dans le marché monétaire, nous avons pu faire ce dernier emprunt à 99, soit 2 points de plus que le précédent.

En achetant ainsi des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement a réalisé une économie considérable, car autrement ces obligations auraient été mises sur le marché et le Gouvernement aurait été obligé de combler la différence entre le prix d'émission et le pair; mais par cette

opération nous avons atteint un autre but, encore plus important, puisque nous avons protégé le crédit du pays contre les conséquences de l'émission de ces valeurs à bas prix, sur le marché de Londres. Il y a encore ceci à considérer, en ce qui regarde l'intérêt du Trésor, que les obligations que nous avons contractées sont diminuées de la somme des obligations que nous avons rachetées. De la part du monde financier de Londres, je n'ai entendu que des éloges de la conduite du Gouvernement dans cette opération. Quand on étudie la question de nos emprunts, il ne faut donc pas perdre de vue que jusqu'à présent il a fallu $24,005,806 pour racheter ces obligations qui sont, naturellement, à notre actif au Trésor fédéral.

Je crois pouvoir dire, à l'avantage du Gouvernement, qu'en dépit de nos emprunts considérables, la dette nette du Canada est inférieure à ce qu'elle était lorsque nous sommes arrivés aux affaires et que l'ensemble de nos obligations envers les capitalistes étrangers a été diminué de plus de $24,000,000.

La Chambre sait depuis longtemps que le Canada, comme toutes les autres possessions de l'empire, a été dans l'obligation d'offrir ses valeurs sur le marché à 4 p. 100. On a souvent discuté les causes de l'augmentation du taux de l'intérêt et je ne vois pas la nécessité de reprendre cette discussion. Autant que je puis voir, il s'écoulera encore bien du temps avant que nous puissions espérer obtenir un abaissement de l'intérêt. Quoi qu'il en soit, une opinion individuelle sur cette question ne peut pas avoir une grande importance, car les taux de l'intérêt sont déterminés par des causes infiniment variées, complexes et fortuites, qu'il est impossible de prévoir.

Les taux que nous avons dû payer pour le placement des bons du Trésor et nos emprunts à long terme, ont été déterminés par les conditions du marché, au cours de l'exercice. J'ai la satisfaction de dire que, dans l'ensemble, ces taux ont été relativement bas et que les valeurs canadiennes, comparées à celles des autres colonies autonomes de l'empire, occupent encore le premier rang sur la place de Londres.

Il est arrivé quelquefois que le public n'a souscrit qu'une faible proportion des emprunts canadiens placés sur le marché de Londres, et ces opérations ont donné lieu à beaucoup de commentaires défavorables. Je n'ai aucun doute que les honorables membres de cette Chambre sont au courant de la manière dont se font ces emprunts. La première chose à faire, c'est de trouver, par l'entremise de notre agent financier à Londres, un syndicat de souscription (*underwriters*), et quand cela est fait l'opération a réussi en ce qui concerne l'emprunteur, car il est certain d'avoir son argent. On fait souscrire l'emprunt et on lui paie une commission, afin d'être certain que si le public ne couvre pas l'émission, le syndicat prendra ce qui en reste sur le marché. Je répète que lorsque l'emprunt a été souscrit par un syndicat, on est certain d'avoir son argent. Depuis quelques années, la coutume est établie à Londres, parmi le public, surtout lorsqu'il s'agit de forts emprunts de l'Etat, d'attendre jusqu'à ce que les listes de souscription soient closes, dans l'espérance que les souscripteurs, se voyant avec une forte proportion de l'emprunt sur les bras, consentiront à s'en défaire, moyennant un léger escompte. Pour l'information de la Chambre, et comme démonstration de la coutume dont je viens de parler, je consignerai dans les colonnes du hansard un relevé des emprunts faits par le Canada et les autres possessions de l'empire, depuis deux ans:

		p.c.
Emprunts du Canada:	Le syndicat a pris	
£5,000,000, février 1912	"	65
£3,000,000 octobre 1913	"	50
£4,000,000, décem. 1913	"	82
£5,000,000, février 1914	"	78
Australie ouest:		
£1,000,000, février 1912	"	74
£1,000,000, décembre 1912	"	44
£2,000,000 avril 1913	"	54
£1,000,000 novemb. 1913	"	70
Queensland:		
£2,000,000 juillet 1912	"	89
£2,000,000, janvier 1913	"	80
Nouvelle-Zélande:		
£4,500,000, juin 1912	"	85
£3,500,000, octobre 1913	"	92
Nouvelle-Galles du Sud:		
£1,500,000, octobre 1912	"	52
£3,000,000, mars 1913	"	84
£3,000,000, janvier 1914	"	90
Gouvernement des Indes:		
£3,000,000, avril 1912	"	87
Union sud-africaine:		
£4,000,000, juillet 1912	"	94
Tasmanie:		
£1,300,000, janvier 1913	"	85
Gouvernement de Victoria:		
£3,000,000, juin 1913	"	40
£2,000,000, sept. 1913	"	53

Je dois dire que, d'un autre côté, plusieurs émissions faites en janvier de cette année ont été plus qu'entièrement couvertes, car, à ce moment, ces valeurs de premier ordre ont donné lieu à certaines spéculations par suite de la détente du marché monétaire et de l'espoir d'une amélioration prochaine.

Après quelques jours de cette fièvre de spéculation sur les valeurs de tout premier ordre, grâce à laquelle plusieurs émissions furent entièrement souscrites en un jour ou deux, le marché reprit son état normal et les syndicats de souscripteurs ont continué à détenir une forte proportion des émissions offertes au public .

La dette du Canada.

Puisque j'en suis sur la question des emprunts, il n'est peut-être pas hors de propos de dire un mot de la dette du Canada, d'autant plus que nos emprunts ont donné lieu à des commentaires défavorables de la part de journalistes anglais et canadiens mal renseignés. Les Comptes publics de 1913 contiennnent les chiffres suivants concernant la dette du Canada:

	Dette brute.	Dette de l'actif.	Dette nette.
1911 ..	$474,941,487	$134,899,435	$340,042,052
1912 ..	508,338,591	168,419,131	339,919,460
1913 ..	483,232,555	168,930,929	314,301,625

Par conséquent, l'exercice 1911-1912 indiquait une réduction de $122,591.32 dans la dette nette et l'exercice 1912-1913, une réduction de $25,617,835.03. Cette année, nous accuserons une augmentation de $19,000,000, mais malgré cela, la dette nette du Canada sera de plus de $6,000,000 inférieure à ce qu'elle était il y a deux ans. Depuis la confédération, les Comptes publics n'accusent que huit réductions dans la dette du Canada, et deux ont été effectuées sous le régime actuel.

Le 31 mars de l'an dernier, la partie payable à Londres du total de la dette nationale se chiffrait à $258,679,819. Depuis l'on a ajouté à peu près cinquante-huit millions à cette somme pour les objets que j'ai indiqués. Le reste de la dette se compose de menus emprunts remboursables au Canada et représentant $2,190,767; des billets du Trésor au montant de $112,101,885, dont le remboursement est entièrement garanti, sauf la somme de $22,500,000, par la réserve en or; de $57,140,483 de dépôts aux caisses d'épargne, dont le dixième est garanti en or; de $39,220 d'effets des provinces; de $38,091, représentant les indemnités aux seigneurs; de $15,167,803 de valeurs en fiducie; de $11,920,481 dus aux provinces, et de $25,954,002 d'obligations diverses.

L'actif du Dominion, que l'on a déduit du total de la dette brute pour en établir le chiffre net, se composait comme suit à l'expiration du dernier exercice:

Fonds d'amortissement.. ..	$13,737,567
Placements..	43,885,324
Au débit des provinces.. ..	2,296,327
Articles divers de l'avoir ..	109,011,709

Ce dernier item comprend $98,725,822 en espèces.

Conditions financières.

En jetant un coup d'œil sur l'année 1913, on constate que l'univers entier a passé par une de ces rudes crises financières qui, aux yeux de l'économiste, ne sont qu'un phénomène qui se reproduit à des intervalles réguliers dans le monde de la finance. La guerre des Balkans, à laquelle cette crise se rattache de façon directe, a vraisemblablement mis cette situation en lumière plutôt qu'elle ne l'a provoquée. L'épanouissement du commerce dans le monde entier, le chiffre sans précédent des emprunts contractés en tous pays, l'accroissement constant des dépenses relatives au militarisme et aux armements, les guerres épuisantes de ces dernières années, la prodigalité des gouvernements et des particuliers, la spéculation et le gonflement excessif du prix des choses, tout a contribué à provoquer la situation que nous examinons en ce moment.

Toujours la première à prévoir la rareté prochaine de l'argent, la banque s'était prémunie longtemps d'avance en restreignant le crédit et en limitant les engagements de sa cientèle. Partout on força les rentrées, et vers la fin de l'année dernière, la quantité d'argent disponible se trouvait un peu plus proportionnée à la demande. Depuis le commencement de cette année, le taux de la Banque d'Angleterre est tombé à 3 pour 100, et jamais depuis deux ans on eut autant de raison de compter que l'argent se fera moins rare et s'obtiendra à meilleur compte.

Nos institutions financières ont bien supporté la crise. Pour faire voir à quel point elles sont capables de faire face à des circonstances d'une gravité exceptionnelle, il suffit de rappeler que, l'automne dernier, elles parvenaient aisément et rapidement, malgré la rareté de l'argent, à faire les avances qu'exigeait la récolte de l'Ouest. On peut considérer que le plus dur de la crise est passé. L'expérience donne lieu de compter que d'ici à ce que l'on ait atteint le point culminant du prochain cycle économique, la situation financière redeviendra beaucoup plus normale. Il ne faut pas oublier cependant que tout ce qu'il y a

d'argent disponible sera fortement mis à contribution par les remboursements qui doivent se faire sans délai sur les places de Londres et de Paris aussi bien qu'ailleurs.

On a beaucoup critiqué les emprunts que le Canada a négociés depuis trois ans. Ces critiques, justes parfois, immérités dans la plupart des cas, n'étaient pas entièrement dépourvues de raison d'être, eu égard aux difficultés qui embarrassaient alors la place de Londres. Les critiques que je trouve injustes ne sont pas celles qui ont trait aux valeurs mises en vente ni au prix auquel les compagnies, les municipalités, les provinces ou le Gouvernement fédéral offraient de les céder, mais uniquement celles qui portent sur l'obligation où l'on se trouvait de négocier des emprunts. Les financiers et les organes de la finance comprenaient qu'un pays emprunteur tel que le Canada ne pouvait pas, au milieu de ses vastes entreprises, cesser tout à coup d'emprunter sans s'exposer au très grave danger de faire subir des pertes aux capitalistes anglais et autres qui ont fait des placements considérables dans nos chemins de fer et diverses entreprises industrielles qui doivent être menées à bonne fin si l'on veut qu'elles deviennent productives.

Au cours de l'année dernière, les capitalistes anglais, à tout prendre, se sont montrés fort généreux envers le Canada. Le chiffre des emprunts fut plus élevé qu'en tout autre année, mais il est à présumer qu'une très grande partie de l'argent ainsi obtenu a servi à l'acquittement de la dette flottante ou au remboursement des bons du Trésor que l'on avait négociés à une époque antérieure.

Si l'on fait entrer en ligne de compte, abstraction faite des ressources matérielles et de la puissance économique de la nation, les grandes entreprises d'intérêt général que le Canada a fait exécuter à ses propres frais et qui ont sa propriété—ses canaux, ses chemins de fer, y compris l'Intercolonial et le Transcontinental national dont la construction est aujourd'hui presque entièrement terminée—on peut affirmer de façon positive que la dette nationale a été maintenue à un chiffre vraiment modique.

Le commerce.

En 1913 le commerce du Canada, importations et exportations comprises, s'est pour la première fois élevé à plus de 1,000 millions de dollars. Au cours de l'exposé budgétaire de l'an dernier, je faisais observer que depuis trois ans le chiffre total des importations était accru dans une proportion beaucoup plus grande que celui des exportations, et que l'écart très considérable entre les exportations et les importations de 1913 avait provoqué des commentaires de la part de ceux qui prétendent que le maintien d'un tel état de choses est susceptible d'aboutir au drainage de l'or canadien. Je faisais voir dans le temps que le Canada emprunte une très grande partie des capitaux dont il a besoin pour la construction de ses lignes transcontinentales de chemins de fer, pour ses entreprises industrielles et commerciales et pour les services de ses municipalités qui grandissent rapidement. Les dépenses qu'il fait dans ce but constituent des placements, et les emprunts qu'il négocie pour cela ne sont pas remboursables à bref délai.

Une partie considérable de nos importations représentant ce que nous empruntons et servant à l'exécution des entreprises de la nature que je viens de mentionner, il devient évident que la situation était alors bien différente de ce qu'elle eût été si la totalité des importations avait dû servir immédiatement à la consommation, auquel cas la balance adverse du commerce eût été grosse des plus graves conséquences—si tant est qu'il en eût pu exister une. Il s'agissait alors de savoir si les exportations du Canada suffiraient à en payer non pas toutes les importations, mais uniquement celles qui ne représentaient pas le capital emprunté à l'étranger pour les entreprises productives, et à solder l'intérêt de ses emprunts passés et présents. En tenant compte de cette distinction, des sommes considérables et de la quantité d'effets que les immigrants apportent au Canada, on put voir que la balance adverse du commerce n'avait rien d'alarmant.

On constate néanmoins avec satisfaction qu'en 1913-1914 le chiffre des exportations s'est accru dans une proportion sensible, et que l'écart entre les importations et les exportations, si considérable l'année précédente, s'est fortement amoindri. A la fin de février 1913, la valeur des importations au cours de l'exercice financier représentait près de 64 p. 100 du volume total du commerce, tandis que pour les onze mois expirés le 28 février dernier, les importations n'avaient représenté qu'un peu plus de 57½ p. 100 du total du commerce, c'est-à-dire que la proportion était redevenue à peu près la même qu'en 1908. Le tableau suivant fait voir que si ce sont les produits agricoles qui se sont surtout exportés en plus grande quantité que jamais, il y a aussi augmentation de l'exportation des produits des mines, des pêcheries et des forêts, des animaux et matières animales et des produits industriels:

Valeur des articles (par catégories) exportés du Canada—Marchandises seulement (de provenance canadienne).

Exercice.	Les mines.	Les pêcheries.	Les forêts.	Animaux et matières animales.
	$	$	$	$
1908	39,177,133	13,867,368	44,170,470	55,101,260
1909	37,257,699	13,319,604	39,667,387	51,349,646
1910	40,087,017	15,663,162	47,517,033	53,926,515
1911	42,787,561	15,675,544	45,439,057	52,244,174
1912	41,324,516	16,704,678	40,892,674	48,210,654
1913	57,442,546	16,336,721	43,255,060	44,784,379
11 mois écoulés le 28 février 1914	52,469,690	19,153,286	40,097,151	50,147,059

Exercice.	Produits de l'agriculture.	Articles manufacturés.	Divers.	Total.
	$	$	$	$
1908	66,069,939	28,507,124	67,674	246,960,968
1909	71,997,207	28,957,050	54,931	242,603,584
1910	90,433,747	31,494,916	125,161	279,247,551
1911	82,601,284	35,283,118	285,815	274,316,553
1912	107,143,375	35,836,284	111,676	290,223,857
1913	150,145,661	43,692,708	97,311	355,754,386
11 mois écoulés le 28 février 1914	191,707,483	51,204,162	108,617	404,887,448

Bien que le crédit commercial ait été fortement atteint, au Canada, comme dans tous les autres pays, au cours de l'exercice financier actuel, en conséquence de la crise économique dont j'ai déjà parlé, je suis heureux de pouvoir affirmer que les statistiques commerciales de l'année dépasseront celles de l'exercice précédent, qui pourtant ont excédé la somme d'un milliard. Dans les onze mois écoulés le 28 février 1914, le total des importations était de $597,420,54[illegible], et les exportations totales de $440,631,10[illegible], soit un montant de $1,038,051,649. Si l'on ajoute à ce chiffre les données du mois de mars, le résultat du dernier exercice sera de beaucoup surpassé. J'inscris au hansard, sous forme de tableau, les états comparatifs depuis 1908:

Commerce plénier du Canada avec tous les pays (y compris le numéraire et les lingots).

Exercice financier.	Importations, total.	Exportations, total. Produits canadiens et étrangers.	Commerce global.	P. c. de la valeur des importations sur le commerce global.
	$	$	$	p.
1908	370,786 525	280,006,606	650,793,131	56[illegible]7
1909	309,756,608	261,512,159	571,268,767	54[illegible]2
1910	391,852,692	301,358,529	693,211,221	56[illegible]2
1911	472,247,540	297,196,365	769,443,905	6[illegible]37
1912	559,320,544	315,317,250	874,637,794	6[illegible]94
1913	692,032,392	393,232,057	1,085,264,449	676
11 mois finissant le 28 février 1914	597,420,545	440,631,104	1,038,051,649	[illegible]55

Je crois que la proportion des importations dans le commerce global intéressera la Chambre, après la discussion si vive sur la balance du commerce, tant au Canada qu'en Grande-Bretagne. En 1908, la proportion de la valeur des importations dans le commerce global était de 56.97 p. 100, en 1909, de 54.22 p. 100; en 1910, de 552 p. 100; en 1911, de 61.37 p. 100 et en 191[illegible] de 63.94 p. 100. J'ai démontré que cette année la proportion était tombée à 57 p. 1[illegible], soit environ la moyenne de 1908.

[M. W. T. White.]

Je donnerai aussi à la Chambre, à titre de renseignement, un tableau indiquant la masse de nos importations et de nos exportations avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis:

Commerce avec le Royaume-Uni.—Marchandises seulement.

Exercice financier.	Importations pour consommation, du Royaume-Uni.	Exportations au Royaume-Uni, produits canadiens et étrangers.	Commerce global.
	$	$	$
1908.....	94,417,314	134,477,124	228,894,438
1909.....	70,682,101	133,745,123	204,427,224
1910.....	95,336,427	149,630,488	244,966,915
1911.....	109,934,665	136,962,971	246,897,636
1912.....	116,906,212	151,833,379	268,739,591
1913.....	138,652,198	177,982,002	316,634,200
11 mois finissant le 28 février 1914..	120,819,158	214,632,520	335,451,678

Ceci indique une réduction des importations du Royaume-Uni au Canada.

Il y a eu plus-value dans les exportations du Canada au Royaume-Uni dans le dernier exercice financier.

Je donnerai maintenant quelques chiffres sur le commerce entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique. J'ajouterai, pour renseigner la Chambre, que le Canada est aujourd'hui le deuxième client des Etats-Unis. La majeure partie du commerce d'exportation des Etats-Unis va à la Grande-Bretagne, et la deuxième est dirigée sur le Canada. D'autre part, le Canada n'est que cinquième dans l'ordre des ventes aux Etats-Unis; je crois même qu'il vient après Cuba, d'après les statistiques américaines. Le tableau suivant indique les importations et les exportations avec les Etats-Unis:

Commerce avec les Etats-Unis.—Marchandises seulement.

Exercice financier.	Importations des Etats-Unis pour consommation.	Exportations aux Etats-Unis des produits canadiens et étrangers.	Commerce global.
	$	$	$
08.....	204,648,885	96,920,138	301,569,023
09.....	170,056,178	91,022,387	261,078,565
10.....	217,502,415	110,614,327	328,116,742
11.....	274,844,858	112,208,676	387,053,534
12.....	330,428,502	112,956,295	443,384,797
13.....	435,783,343	150,961,675	586,745,018
mois finissant le 28 février 1914	361,948,599	161,203,378	523,151,977

Il y a eu diminution, dans nos importations des Etats-Unis, au cours du dernier exercice financier, aussi bien que dans nos importations de Grande-Bretagne. D'autre part, et tout comme dans le cas de la Grande-Bretagne, nos exportations aux Etats-Unis ont sensiblement augmenté. J'attribue cet accroissement à l'effet du tarif Underwood qui a inscrit au tableau des objets admis en franchise les bestiaux, les produits de la laiterie et certains autres produits de ferme, le poisson, les ouvrages en bois, et autres produits naturels ou manufacturés du Canada.

Un DEPUTE: Quel est le commerce global avec les Etats-Unis?

M. WHITE: Il était de $443,384,797 en 1912, de $586,745,018 en 1913, et de $523,151,977 pour les onze mois écoulés le 28 février 1914.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre voudra-t-il nous donner l'augmentation de cette année sur l'année dernière en fait d'exportations en Grande-Bretagne?

M. WHITE: En 1913, les exportations en Grande-Bretagne étaient de $177,982,002; et pour les onze mois écoulés le 28 février 1914, elles ont été de $214,632,520. Je crois qu'une des grandes causes de cette augmentation est l'exportation de notre blé. La Chambre se rappellera que la récolte de l'Ouest s'est faite fort en avance l'an dernier; et, comme je l'ai déjà dit, elle a été très rapidement livrée au marché.

Immigration.

Je m'occuperai maintenant de nos statistiques d'immigration. Il est réconfortant de savoir que, non seulement le flot des immigrants continue vers le Canada, mais que d'année en année, par suite des règlements de restriction, on constate une amélioration marquée dans le caractère des immigrés. Les arrivages, pendant les cinq derniers exercices financiers et les onze mois de l'exercice actuel, ont été comme suit:

Exercice financier.	Gr.-Bretagne et Irlande.	Autres pays excepté les Etats-Unis.	Etats-Unis.	Totaux.
1908-1909.....	52,901	34,175	59,832	146,908
1909-1910.....	59,790	45,206	103,798	208,794
1910-1911.....	123,013	66,620	121,451	311,084
1911-1912.....	138,121	82,406	133,710	354,237
1912-1913.....	150,542	112,881	139,009	402,432
1913-1914 (11 m.)	136,699	128,933	97,406	363,038

L'immigration totale, pour tout l'exercice financier 1913-1914, atteindra probablement 390,000; c'est quatre fois la population de notre plus petite province, ou un nombre suffisant d'habitants pour former, s'ils étaient établis dans un même endroit, treize divisions électorales d'après la base actuelle de la représentation.

Pour l'année régulière 1913, l'immigration totale au Canada a été de 418,909 individus, répartis comme suit: 156,984 venant les Iles-Britanniques, 115,751 venant des Etats-Unis, et 146,174 venant d'autres pays. Selon les statistiques officielles, la valeur des biens meubles apportés par ces immigrants, capital compris, dépasserait cent millions. C'est là, toutefois, l'aspect le moins important de leur contribution, car l'énergie, l'intelligence et la mentalité qu'ils emploient à l'avancement du pays constituent un élément sérieux de la richesse publique.

Exercice 1914-1915.

Je vais maintenant aborder l'étude des opérations de l'année budgétaire qui a commencé le 1er avril. Il n'est peut-être pas hors de propos que je fasse, auparavant, quelques courtes observations au sujet de l'état général des affaires au Canada et ailleurs. La rareté d'argent dont le commerce universel a eu si gravement et si longtemps à souffrir et qui ne fait que commencer à se faire moins sentir, a certainement marqué la culmination d'un de ces cycles commerciaux si bien connus des économistes et caractérisés par des phénomènes également bien connus. D'abord, il y a surabondance de capital à prêter, on obtient l'argent facilement et à des taux peu élevés; cela favorise et soutient l'activité commerciale, il se fait un commerce profitable et les entreprises se développent rapidement. Qu'arrive-t-il ensuite? On emploie trop d'argent à faire des placements de tout repos, il y a insuffisance de valeurs liquides parmi les institutions financières, et il s'ensuit nécessairement, pour le rétablissement de l'équilibre, que le taux de l'intérêt monte et que le crédit et le commerce diminuent. Quand ce dernier état de choses a duré autant qu'il fallait pour l'accumulation d'un excédent de capital à prêter et pour l'abaissement des taux d'intérêt, après un temps d'arrêt plus ou moins long pendant lequel la confiance renaît graduellement, commence un autre cycle comme celui que j'ai décrit. A considérer les conditions qui ont régné dans le monde entier depuis quelques années, il est évident que nous avons passé par une période comme celle-là. L'argent était facile à obtenir, la prospérité régnait dans tout l'univers, les entreprises se développaient, on a consacré beaucoup plus de capital que d'ordinaire à la construction de chemins de fer et à l'exécution d'autres travaux en Asie, dans l'Inde, en Egypte, dans l'Amérique du Nord et du Sud.

L'année dernière, dans tous les centres financiers, il y a eu insuffisance de capital et augmentation constante des taux d'intérêt; mais après une période de liquidation lente et difficile pendant laquelle on a éliminé quantité de valeurs surfaites, il semble que le cours de l'argent soit redevenu normal. Le monde assiste à un ralentissement général du commerce; il ne sera que temporaire, espérons-le. Cette dépression, il la fallait absolument pour mettre fin à la rareté de l'argent.

Ce que je viens de dire se rapporte au commerce de l'univers en général; mais l'état de choses qui règne au Canada nous intéresse plus particulièrement. Notre production, dans toutes les grandes lignes d'industrie qui absorbent notre activité nationale, accuse une augmentation des plus satisfaisantes. Je l'ai établi précédemment, le chiffre de notre commerce avec l'étranger est plus élevé cette année qu'il ne le fut jamais. Quelles sont les perspectives, à l'heure qu'il est? Les banquiers et les hommes d'affaires s'accordent à penser que s'il faut maintenant de la prudence et de la circonspection, il y a lieu, également, d'avoir de la confiance et du courage. Le Canada puise sa force dans ses vastes ressources naturelles, elles constituent la base, et la base solide de sa prospérité. En général, toute dépression, au Canada, ne saurait être que temporaire et ne saurait durer que jusqu'à ce que le cours de l'argent soit redevenu normal et ait déterminé un regain de confiance. Dès lors, la nation retrouvera son activité. Toutefois, cela ne doit pas nous faire oublier que nous avons passé par une période de gonflement considérable. Notre politique, en fait de chemins de fer, a eu pour résultat la construction de deux vastes réseaux depuis douze ans. La construction de leurs lignes mères sera bientôt achevée; mais les chemins de fer n'étant jamais terminés, étant toujours à construire et à reconstruire, et à développer leurs embranchements et leurs lignes tributaires, je ne m'attends pas qu'on cesse tout à coup d'en parler. La valeur spéculative des immeubles de banlieue a subi, partout au Canada, une dépression à laquelle on s'attendait depuis longtemps. Par contre, les propriétés affectées à l'agriculture, ainsi qu'au commerce dans le cen-

tre des villes et à la résidence dans les villes, non seulement valent ce qu'elles valaient, mais vont certainement prendre de la valeur à mesure que le pays se développera. En somme, le rétablissement d'un juste équilibre dans les conditions de l'immeuble au Canada est reconnu inévitable et salutaire.

Sous le rapport du commerce, les perspectives pour l'avenir le plus rapproché me paraissent encourageantes. La confiance allant renaître et l'obtention de l'argent redevenir plus facile, la situation va s'améliorer graduellement.

La température de l'automne dernier ayant permis de faire plus de labour que d'ordinaire dans toutes les parties du Canada, nous nous attendions, cette année, au résultat le plus favorable concernant notre production agricole, de même que nos pêcheries, nos forêts et nos mines.

Budget 1914-1915.

Pour ce qui est du budget annuel, je dirai que le budget principal pour l'exercice 1914-1915 est déposé depuis le mois de janvier. Pour les dépenses à compte du fonds consolidé, il est alloué $146,786,126, et pour les dépenses à compte du capital, $43,949,050. On déposera un budget supplémentaire, mais il ne représentera pas une somme considérable. La diminution des revenus, qu'il fallait redouter pour cette année qui ressemble à l'année 1908 après la rareté d'argent qui s'était fait sentir en 1907, nous a fait songer qu'il fallait, autant que possible, proportionner le budget aux justes exigences du service public et des entreprises nationales en voie d'exécution ou qu'il est nécessaire de mettre en marche sans retard.

Il ne faut pas oublier que les allocations inscrites au budget ne signifient pas toujours une dépense, car le passé est là pour nous permettre de prédire qu'en grande partie elles demeurent inemployées et tombent en annulation de crédit. Tenons bien compte de ce point en comparant le budget avec le revenu. Cette année, le revenu sera d'environ $163,000,000. Le revenu de l'année prochaine dépendra beaucoup de la tournure que prendront les affaires au Canada. Il a diminué considérablement depuis quelques mois, mais j'espère qu'il diminuera moins ce printemps et qu'à l'automne il compensera les pertes subies dans la première partie de l'année. Quoi qu'il en soit, je crois pouvoir affirmer avec confiance que les revenus de l'année prochaine nous permettront amplement de faire face aux dépenses imputables sur le fonds consolidé et, dans une large mesure, aux dépenses imputées au compte capital ainsi qu'aux dépenses pour fins spéciales.

Tarif douanier.

Je dirai maintenant quelques mots du tarif. Dans mon exposé budgétaire de l'an dernier, j'ai énoncé le principe général qu'il fallait toucher légèrement aux droits du tarif tant qu'il ne s'agirait pas d'une revision générale; mais que la stricte application de ce principe pouvait éventuellement nuire à l'intérêt public. J'ai ajouté que l'état de choses qui régnait alors dans le pays et les inconvénients qu'une modification de tarif fait toujours redouter au commerce avaient porté les intéressés à convenir qu'il n'était pas alors besoin d'une revision approfondie et même que l'intérêt public défendait qu'on en fît une. On pourrait en dire tout autant cette année; mais certaines industries étant exposées à subir des changements de conditions, il est devenu nécessaire d'opérer, quant à celles-là, des modifications et des remaniements dont quelques-uns sont très importants. Avant d'entrer dans les détails, je me permettrai de déclarer que le Gouvernement tient à une politique de protection douanière raisonnable en faveur des industries canadiennes, y compris, naturellement, l'agriculture, la grande industrie fondamentale.

Cette politique est celle qui fut inaugurée par sir John Macdonald et continuée par ses successeurs jusqu'à présent. Nous la croyons la meilleure et même la seule qui puisse convenir au Canada, eu égard à sa situation géographique et aux régimes douaniers en vigueur actuellement dans l'univers. Cette politique a assuré la prospérité du Canada dans le passé et l'assurera à l'avenir. C'est celle-là qu'exigent la stabilité de notre commerce et l'intérêt des différents groupes qui habitent le pays. Elle comporte le développement de nos ressources naturelles, le maintien et le progrès de nos industries, l'assurance de justes salaires pour nos ouvriers et d'un marché canadien stable et avantageux pour nos cultivateurs, justifiant ainsi son nom de Politique nationale, c'est-à-dire adaptée aux intérêts de toute la nation. Les dangers que présente un tarif de protection trop élevé sont trop bien connus pour que je croie nécessaire d'en parler ici. Celui du Canada n'a pas été élevé, il n'a accordé qu'une protection modérée. Ainsi, la moyenne des droits qu'il impose est de 26 p. 100, c'est-à-dire la même que celle des droits imposés par le tarif Underwood, bien que ceux-ci représentent une ré-

duction des droits imposés auparavant par le tarif Payne-Aldrich. Cela ne veut pas dire que la Politique nationale ne souffre pas que certains droits particuliers soient réduits ou abolis si les circonstances ou l'intérêt public l'exigent.

Droit sur le blé et la farine.

Une question qui a sérieusement occupé l'attention du Gouvernement au cours de l'année, et qui a été si vivement discutée dans l'Ouest et dans tout le Canada, c'est celle de l'entrée du blé en franchise.

Le tarif Underwood, entré en vigueur le 3 octobre 1913 aux Etats-Unis, porte exonération des droits en faveur du blé, de la farine, de la semoule et autres produits dérivés du blé qui viennent de pays où ces articles, importés des Etats-Unis, ne sont pas imposés; au cas contraire, le droit est, pour le blé, de 10 cents par boisseau,; pour la farine, de 45 cents par baril; pour la semoule et les autres produits dérivés du blé 10 p. 100 *ad valorem*.

Il est donc manifeste que, si le Canada exonérait le blé, la farine et la semoule, les Etats-Unis admettraient en franchise nos blés et les produits qui en dérivent.

D'imposantes députations sont venues à Ottawa, et de nombreuses communications ont été faites au Gouvernement pour et contre ce régime. D'une part, on allègue qu'à Minneapolis, la ville aux grandes minoteries, le prix d'un boisseau de blé est souvent ou, pour mieux dire ordinairement, plus élevé de quelques cents qu'à Winnipeg, et que le dégrèvement des blés constituerait par suite un avantage pour nos cultivateurs de l'Ouest. Surtout on fait observer que la hausse des prix règne à de certaines saisons de l'année où le cultivateur a besoin de vendre, et que cette hausse s'accuse encore davantage dans le cas des blés de qualité inférieure dont la demande en Angleterre est comparativement restreinte. On ajoute que l'entrée en franchise des blés activerait la concurrence que se font les entrepreneurs de transports et que les cultivateurs de l'Ouest en bénéficieraient.

A l'encontre de ces prétentions, on assure que le haut prix des blés à Minneapolis, à de certaines époques, est dû à ce que les meuneries de cette ville recherchent alors le blé dur, qu'elles mélangent avec du blé tendre dans la fabrication de la farine; que cette demande n'a qu'un temps et que, par suite, au cas d'une admission en franchise de nos blés aux Etats-Unis, le mouvement vers Minneapolis pour notre blé aurait pour effet de rétablir l'équilibre dans les prix des deux côtés de la frontière.

On allègue en outre que, le Canada et les Etats-Unis étant deux pays exportateurs de blé, c'est à Liverpool que le prix de cet article se trouve fixé et continuerait de l'être tant pour le Canada que pour les Etats-Unis, subordonnément aux frais de transport et autres. On a en outre émis cette opinion que la libre entrée des blés aux Etats-Unis serait plutôt préjudiciable qu'avantageuse à nos cultivateurs de l'Ouest, à cause du mélange qui ferait perdre au blé canadien son identité et, par suite, sa supériorité sur les marchés mondiaux.

Des représentants de minoteries se sont fortement élevés contre l'abolition de la taxe de 60 cents le baril qui, en ce moment, grève la farine. Ils font observer que les matériaux qui entrent dans leurs bâtiments et leur outillage sont tous assujettis à l'impôt, et qu'une suppression des droits sur la farine les mettrait dans une position pire que sous un régime de libre-échange absolu. Ils disent qu'en conséquence de la situation géographique des champs de blé américain et des conditions climatériques qui donnent au meunier des Etats-Unis le bénéfice d'une culture hâtive ici et tardive ailleurs il a sur eux un avantage qui le rendrait promptement maître du marché canadien. Ils disent aussi que la franchise des farines aurait l'effet de contrarier, sinon d'empêcher l'établissement de meuneries au Nord-Ouest. Ils allèguent, en outre, en y insistant, que rien ne les assure d'une permanence des dispositions du tarif Underwood dont j'ai parlé, et qu'à défaut de cette garantie, on aurait tort de vouloir créer à grands frais un débouché aux Etats-Unis pour les farines supérieures en concurrence avec les minoteries puissantes et hautement spécialisées qui, aujourd'hui, sont maîtresses du terrain.

Des représentants du groupe agricole qui font de la culture mixte allèguent d'autre part que les sons et les recoupes, les produits secondaires d'une minoterie, sont indispensables à l'élevage du bétail et que de cette dernière industrie dépend en définitive l'avenir de l'agriculture; ils conseillent donc de ne faire aucune démarche susceptible d'arrêter ou de limiter la production de nos minoteries, sur le fonctionnement desquels la culture mixte compte à un si haut degré. Ils font en outre observer que ces restes sont plus chers aux Etats-Unis qu'au Canada et que la suppres-

[M. W. T. White.]

sion des droits égaliserait les prix des deux côtés de la frontière à leur préjudice.

Voilà pour les arguments et pour les allégations des deux camps opposés. Généralement parlant, il est peu prudent pour un pays de combiner son tarif pour qu'il cadre avec celui d'un autre. Ceci ne serait pas toutefois une raison péremptoire pour ne pas faire un changement commandé par l'intérêt national. Outre la valeur des arguments que l'on a présentés contre le changement auquel j'ai fait allusion, il convient de ne pas oublier que le Canada est à la veille de posséder deux lignes de chemins de fer transcontinentales qui, indépendamment du Pacifique-Canadien, ont coûté des centaines de millions, et dont le double objet est de transporter les grains de l'Ouest sur les marchés du monde et les produits de l'Est dans nos provinces occidentales. Le Gouvernement fédéral est aussi en train de construire un chemin de fer qui, par voie de la baie d'Hudson, nous rapprochera considérablement de la Grande-Bretagne et aura pour conséquence de permettre aux cultivateurs de l'Ouest une expédition moins coûteuse de leurs produits. Nous consacrons sur les côtes du Pacifique de vastes sommes à des préparatifs pour l'ouverture du canal de Panama.

Eu égard à toutes ces considérations, nous n'avons pu, après avoir donné à l'affaire tous nos soins, nous résoudre à un changement susceptible de conséquences aussi graves, sans au moins nous assurer davantage du résultat de nos entreprises en fait de chemins de fer et des avantages que gagnera le cultivateur de l'Ouest à l'établissement de routes rivales, comme le seront le canal de Panama et le chemin de fer de la baie d'Hudson. C'est assurément le devoir d'un gouvernement sage que d'attendre les suites de ces vastes projets, plutôt que d'adopter maintenant une mesure qui risquerait de faire un tort grave et irréparable à nos meuneries et, par ricochet, à l'élevage du bétail au Canada, comme aussi à nos voies de transport, par un détournement du trafic vers des routes autres que les routes canadiennes. Se rendant compte des conditions économiques qui entourent la production du grain dans l'Ouest et de la nécessité qu'il y a d'assurer au cultivateur pour ses céréales un prix aussi haut que le permettent les moyens mis à sa disposition pour les entreposer et en effectuer le transport par la voie des chemins de fer, des lacs et de l'océan, le Gouvernement, toutefois, continuera, par intérêt pour la culture des blés, à rechercher une solution au problème des tarifs des compagnies d'élévateurs, de chemins de fer ou de navigation et autres intermédiaires qui, dans les présentes circonstances, prélèvent une si formidable part du prix auquel se vendent sur le marché mondial de Liverpool nos céréales des provinces de l'Ouest.

Industrie du fer et de l'acier.

Au cours des deux dernières années, la situation au Canada de l'industrie du fer et de l'acier a de fois à autre été signalée à l'attention du Gouvernement, et l'on a suggéré de lui venir en aide soit par le maintien de la prime d'encouragement soit par un relèvement du droit de douane. Avant de traiter ce sujet, je demanderais à faire quelques observations générales sur cette industrie et sur la question des primes et des droits sur les articles de fer et d'acier. Il a été fait jusqu'à présent des efforts considérables en faveur de cette industrie et pour en assurer le développement au moyen de primes et de droits protecteurs. De 1896 à 1910, on a dépensé jusqu'à 15 millions au moins sous forme de primes à la production du fer en gueuse, des barres d'acier et autres objets d'acier. En 1910 prenait fin la loi relative aux primes, et l'ancien Gouvernement ne l'a pas renouvelée, étant d'avis apparemment que les aciéries de Sydney ou d'ailleurs, établies ou développées à l'aide de ces largesses, devaient, avec la protection que le tarif leur accorde, être en mesure de continuer et de prospérer sans autre secours direct de l'Etat. Depuis la date que j'ai dite, les primes n'ont pas été renouvelées, quoique la question ait plus d'une fois été signalée à l'attention du cabinet. Il existe, à n'en pas douter, une vive opposition au principe des primes parmi un public nombreux. Pour moi, je suis d'avis que les primes ont leur raison d'être dans le cas d'une industrie à créer, et lorsque le capital, toujours craintif à l'endroit d'entreprises nouvelles, demande de l'encouragement, mais une fois que ces entreprises sont formées et solidement établies, il est difficile de justifier une aide additionnelle directe.

A l'égard du fer et de l'acier, je dois dire en général que, à mon sens, comme de l'avis, je le crois bien, de la plupart de mes prédécesseurs, la taxe sur les fontes comme sur l'acier en barres, qui servent de matières premières à un si grand nombre de fabrications, devrait être d'un taux modéré. Pour augmenter les droits qui déjà grèvent ces produits, il faudrait nécessairement accroître la taxe sur presque tous les articles dans lesquels ils entrent comme matière première. Ce serait rendre plus coûteux pour le consom-

mateur les instruments aratoires, de même que toutes les productions des fonderies, des fabriques de machines, les poêles et une multitude d'autres articles qui sont d'usage général. Les difficultés qui s'opposent à une augmentation des droits sur le fer en gueuse et l'acier en barres sont connues de tout le monde, et il n'est pas besoin d'insister. En ce qui concerne les articles d'un fini plus avancé, moins les fils métalliques dont je parlerai tantôt, la protection qui leur est accordée varie de 25 à 35 p. 100, et il faut ne pas perdre de vue que les établissements de quelque importance emploient la totalité ou la part la plus considérable de leurs fontes et barres d'acier à la fabrication de ces articles d'un fini plus avancé. Les aciéries, en général, ont depuis une couple d'années fait de très bonnes affaires.

Les vastes travaux de construction, et notamment de construction de chemins de fer, qui s'exécutaient dans toutes les parties du Canada, assuraient un large débouché à leurs produits de diverses sortes. La production des rails d'acier devint tout particulièrement active, à des prix avantageux, deux des entreprises les plus considérables consacrant presque tout leur effort à ce genre de fabrication. A la suite de la gêne financière éprouvée l'an dernier, il s'est produit un certain ralentissement, mais comme la construction et la reconstruction des chemins de fer doit se poursuivre sans beaucoup d'interruption, les perspectives sous ce rapport pour l'année prochaine et les années suivantes peuvent être considérées bonnes. Toutefois, il est de fait que les conditions ont changé dans une telle mesure, que la demande des rails d'acier ne sera probablement pas aussi active d'ici quelque temps qu'elle l'a été récemment, et les établissements qui en fabriquent devront songer à varier leur production en vue de s'adapter aux conditions nouvelles du marché.

Maintenant, j'ai certaines propositions à soumettre quant aux articles du tarif relatifs au fer et à l'acier. L'article 379 du Tarif prescrit un droit préférentiel anglais de $2, intermédiaire, de $2.75, et général de $3 la tonne sur les fers et aciers laminés en poutres, en "U" et d'angle, et sur les fers et aciers laminés d'autres formes, d'un poids d'au moins 35 livres par verge de longueur. La Chambre observera que ces droits ne s'appliquent qu'aux produits dits "usiniers marchands", ne pesant pas moins de 35 livres par verge linéaire. Aux termes de l'article 377, lequel comprend les mêmes produits, n.a.p., les droits sont $4.25, préférentiel, $6, intermédiaire, et $7, général. C'est-à-dire que sur les produits courants de l'usine qui sont de moindre dimension, dont le poids n'excède pas 35 livres par verge de longueur, le droit préférentiel anglais est de $4.25, le droit intermédiaire de $6, et le droit général de $7, tandis que, sur les produits plus lourds, dépassant 35 livres par verge de longueur, les droits sont $2, $2.75 et $3 respectivement. Cette distinction fut faite lors de la confection du tarif actuel, parce que dans le temps les pièces les plus lourdes ne se fabriquaient pas au Canada. Même aujourd'hui elles ne se fabriquent pas chez nous en grande quantité; mais la compagnie des aciéries d'Algoma et d'autres compagnies ont représenté au Gouvernement que, si le régime douanier en vigueur actuellement pour les pièces de moindre poids était étendu aux pièces de construction les plus lourdes que fabriquent les usines, elles seraient à même de se procurer les capitaux nécessaires à l'établissements d'usines plus vastes, en mesure de livrer des pièces d'un poids de 120 livres par verge de longueur. Elles ne demandent pas qu'un tel régime soit appliqué sur-le-champ; mais simplement que le Gouvernement soit autorisé à appliquer, par voie de décret, ce relèvement des droits, dès qu'il aura constaté que les produits usiniers les plus lourds, du poids de 120 livres par verge linéaire, peuvent être fabriqués au Canada. La Chambre se souvient que c'est la ligne de conduite qui a été suivie à l'égard du régime des rails d'acier. On l'établit provisoirement à $7 la tonne jusqu'à ce que le Gouverneur en conseil aurait constaté qu'il était possible de fabriquer des rails d'acier au Canada en quantité notables. Nous voudrions donc que le Gouvernement, dès qu'il jugera que ces produits peuvent être fabriqués ici en quantités notables, fût autorisé à relever dans la mesure que j'ai dite le régime des produits usiniers marchands d'un poids n'excédant pas 120 livres par verge linéaire.

Sir WILFRID LAURIER: Quels sont les droits?

M. WHITE: Les droits sur ces produits plus lourds seront les mêmes que ceux actuellement appliqués aux produits d'un plus faible poids, savoir: $4.25, $6 et $7 par tonne.

Le Gouvernement a été prié à mainte reprise depuis deux ans d'imposer un droit sur le fil métallique usité dans la confection des clous, fil métallique étiré et autres produits, qui sont actuellement admis en franchise. A l'heure qu'il est deux usines

au Canada fabriquent du fil métallique, l'une est établie à Sydney, l'autre à Hamilton. La compagnie des forges et aciéries Dominion a engagé un million à peu près dans la fabrication du fil métallique, mais le matériel en question n'est pas, je crois, utilisé exclusivement à ce genre de fabrication. La compagnie des aciéries du Canada possède une usine pour la fabrication de fil métallique à Hamilton, qui lui a demandé, si je ne me trompe, une mise de fonds d'à peu près $750,000. L'usine de Sydney, c'est-à-dire celle de la compagnie des forges et aciéries Dominion, est en mesure de livrer 100,000 tonnes par année; et l'usine installée dans la ville d'Hamilton, c'est-à-dire l'usine de la compagnie des aciéries du Canada, est en mesure de livrer 75,000 tonnes par année. Ces deux usines ne sont actuellement et n'ont été depuis quelque temps que partiellement en activité; je crois même que la compagnie des forges et aciéries Dominion n'a jamais été en pleine activité. Les importations de fil métallique en 1913 ont été de 92,000 tonnes. La demande au Canada est de 150,000 à 200,000 tonnes. Le fil métallique s'importe surtout des Etats-Unis et de l'Allemagne. Le prix à Pittsburgh aujourd'hui est de $25 par tonne anglaise.

La Chambre ne l'ignore pas, l'industrie du fer et de l'acier subit une crise aux Etats-Unis actuellement, et c'est ce qui explique, sans doute, le bas prix de vente du fil métallique à Pittsburg. Le prix du fil métallique à Pittsburg, augmenté des frais de transport jusqu'à, disons, Hamilton, est moindre que le prix moyen de production au Canada. Je le répète, les deux grandes aciéries canadiennes m'ont déclaré à plusieurs reprises, dans le cours de l'année dernière, qu'elles sont prêtes à fournir du fil métallique en quantité suffisante pour les besoins de la population du Dominion, et que leurs usines ne peuvent être maintenues en pleine activité par suite du volume considérable des importations à des prix qui, comme je l'ai dit, restent inférieurs à celui de la production moyenne au Canada. Elles ont prié le Gouvernement de leur accorder une mesure modérée de protection, alléguant que leur industrie est d'une grande importance, que leur produit est admis en franchise douanière et que, sous un régime de protection modérée pour les industries canadiennes, elles ont droit à un tarif qui leur permette de concurrencer, à de justes conditions sur le marché canadien, les aciéries des Etats-Unis, de l'Allemagne et d'autres pays. Il n'est que juste que je déclare à la Chambre que cette requête des grandes aciéries Dominion et Canada a été combattue par les fabricants de clous qui ne se rattachent pas à ces compagnies.

Il est bon que j'explique à la Chambre que ces deux compagnies dont j'ai parlé fabriquent non seulement le fil métallique, mais aussi les clous faits de ce fil. Les fabricants de clous de fil métallique, que je désignerai sous le nom de petits fabricants, attendu que leur production totale est de beaucoup inférieure à la production totale des deux grandes compagnies, ont fait observer que les deux aciéries qui fabriquent le fil métallique et aussi les clous leur font concurrence sur ce terrain. Les petites fabriques dont j'ai parlé sont établies à Montréal, Toronto, Collingwood, Hamilton, Owen-Sound, Winnipeg, Vancouver, Saint-Jean et autres lieux. En apprenant que les deux grandes compagnies réclamaient un droit protecteur sur le fil métallique, les petits fabricants ont exprimé la crainte de voir monter le prix de la matière première, ce qui permettrait aux compagnies plus importantes de leur faire une concurrence désastreuse dans la production des clous de fil métallique. Notez que ces deux grands établissements sont les plus forts producteurs de clous au Canada. La capacité productive du Canada à cet égard est un million et demi de petits barils par année. La compagnie Dominion et son associée, la compagnie Penderè de Saint-Jean (N.-B.), produisent 17 p. 100 de cette quantité, et la compagnie Canada en produit à peu près 52 p. 100, ce qui laisse à peu près 30 p. 100 pour la production annuelle des fabriques canadiennes les moins importantes dont j'ai parlé il y a un instant. J'ai déclaré que la compagnie Dominion et la compagnie Canada avaient observé qu'il ne serait pas juste de leur accorder une certaine mesure de protection sur leur produit ouvré, le fil métallique. Ici il convient que je dise que le droit sur les clous de fil métallique est de 60 cents par petit baril, soit un droit moyen d'à peu près 30 p. 100, tandis que le fil métallique est admissible en franchise et que ses fabricants ne jouissent d'aucune protection quelconque. Les deux grandes compagnies Dominion et Canada soumettent que leur dessein est de vendre du fil métallique et d'étendre leurs opérations au Canada, et que l'imposition d'un droit ne porterait préjudice à aucune entreprise canadienne et ne contrecarrerait aucunement les établissements engagés dans la fabrication des clous.

Le Gouvernement a pleinement pesé ces opinions divergentes. Nous en avons con-

clu que les craintes exprimées par les fabricants de clous qui ont combattu le projet d'importation d'un droit sont dénuées de fondement. Nous croyons que l'imposition d'un droit serait à l'avantage de l'industrie de fabrication des clous aussi bien que de l'industrie de fabrication du fil métallique. Je ne me figure nullement qu'on cherchera à profiter de la circonstance pour causer un préjudice aux fabricants de moindre importance; mais si cela arrivait, si l'on tentait de pressurer les acheteurs de fil métallique, le Gouvernement a toujours le droit et le pouvoir, aux termes de la loi douanière, toutes les fois qu'il jugera opportun de le faire, d'abaisser le droit sur le fil métallique. Nous avons le plus grand intérêt à ce que l'importante fabrication de fil métallique soit fermement établie au Canada. Ce résultat ne saurait être obtenu que par le moyen d'un droit protecteur sur le fil métallique. Refuser d'imposer le droit en question équivaudrait à décréter que désormais le Canada sera sous la dépendance de l'étranger en ce qui regarde le fil métallique. Le ministère n'est pas disposé à assumer pareille responsabilité. Je proposerai donc que le droit sur les tiges de fil métallique soit comme il suit: préférentiel anglais, $2.25; intermédiaire, $3.50 et général, $3.50.

J'ajoute qu'à l'égard de l'imposition du droit, il ne sera pas besoin de remaniement; la taxe douanière du fil métallique ou des clous qui sont le produit des tiges à fil métallique ne sera pas relevée.

Drawback.

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur une autre question. Aujourd'hui les tiges à fil métallique bénéficient de la franchise douanière. Les tiges à fil métallique entrent dans la fabrication du fil métallique employé dans les clôtures en fil métallique. Les clôtures en fil métallique sont utilisées par nos cultivateurs canadiens. Je veux proposer à cette Chambre d'accorder un drawback relativement aux droits dont je proposerais l'établissement sur les tiges en fil métallique utilisées dans la fabrication des fils métalliques des numéros 9, 12 et 13 pour clôture en fil métallique.

Je dirai un mot au sujet de l'article 288 de la loi des douanes. Cet article se rattache aux remises des droits acquittés sur les produits exportés. La Chambre le sait sans doute, quand un industriel canadien exporte un produit du Canada, il a droit à une remise du droit acquitté sur la matière première importée et employée dans la fabrication de ce produit exporté. Les

[M. W. T. White.]

règlements ont été établis par décret du conseil en exécution de la loi des douanes déjà citée. Mais il existe une singulière anomalie relativement à l'administration des règlements touchant la remise de taxe, et cette anomalie est fort préjudiciable à notre industrie de fer. La modification que je veux proposer tend à permettre le paiement d'un drawback sur la fonte brute employée dans les articles exportés, mais ne dépassant pas la quantité importée et déclarée en douane. Voici comment s'explique la nécessité de cette modification.

Quand on fabrique le même article pour l'exportation et pour la consommation domestique, on trouve impraticable de tenir séparées les fontes de fer étranger et de fer indigène, de sorte qu'on n'emploie que la gueuse étrangère dans l'article exporté et la fonte indigène dans l'article similaire pour consommation domestique; et ainsi il se produit un mélange de fonte au cours de la fabrication d'autres articles où entre la fonte. Le projet d'amendement vise à permettre le paiement du drawback jusqu'à concurrence du poids de fonte employée dans l'article exporté, mais non pas au delà de la quantité que l'on a importée et qui a acquitté le droit.

Donnons un exemple topique. Voici un fabricant de machines agricoles qui a besoin, disons, de 30,000 tonnes de fonte pour son exploitation annuelle, tant au pays qu'à l'étranger. Disons que ses exploitations se chiffrent par 10,000 tonnes de produits. Or, l'article de la loi des douanes en question déjà citée et les règlements basés sur cet article voulaient que le fabricant fût en mesure d'obtenir une remise de droits sur la fonte étrangère entrant dans les 10,000 tonnes de produit exporté. Supposons en outre que sur les 30,000 tonnes de fonte achetées, notre industriel en achète 10,000 aux Etats-Unis et 20,000 au Canada. On en fait la fonte et quand il demande son drawback pour les 10,000 tonnes de produit exporté, les fonctionnaires de la douane, s'autorisant de la loi, ne sauraient que lui faire une remise d'un tiers du droit sur les 10,000 tonnes de fonte étrangère importée. Et la raison de cet état de choses, c'est que les 20,000 tonnes de fonte indigène qu'il avait achetées ont été fondues avec la fonte étrangère. Les fonctionnaires de la douane disent qu'on ne saurait prouver que les 10,000 tonnes de fonte américaine soient entrées dans les 10,000 tonnes de produit fabriqué. Voici ce qu'ils disent: "Nous ne saurions vous accorder de remise de droit pour les 10,000 tonnes de fonte que vous avez importées des Etats-Unis; force nous

est de supposer qu'un tiers seulement est entré dans les 10,000 tonnes de produit exporté; nous ne vous accorderons donc qu'un tiers du droit que vous avez payé sur les 10,000 tonnes." Le résultat, c'est que les industriels canadiens qui fabriquent pour l'exportation sont tout spécialement intéressés à acheter toute leur fonte à l'étranger.

Si l'industriel que j'ai pris comme exemple eût acheté les 30,000 tonnes de fonte aux Etats-Unis, les fonctionnaires de la douane n'auraient pas soulevé la moindre difficulté. Il aurait eu droit de toucher son drawback pour la quantité exportée. L'industrie de la fonte au Canada a périclité, parce que les règlements relatifs à la remise de droits encouragent l'industriel à acheter aux Etats-Unis tout ce dont il a besoin en fait de fonte. Nous voulons remédier à cet état de choses, et au nom de mon collègue, le ministre des Douanes (M. Reid), je désire déposer un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder, conformément aux règlements édictés à cette fin, sur l'exportation d'articles fabriqués au Canada et dans la fabrication desquels entrera du fer en gueuse fabriqué en Canada, une remise de droit égale au droit payé, moins les déductions qui auront pu être faites selon ce qui est déterminé dans ces règlements, sur tout le fer en gueuse importé et utilisé par le fabricant des dits articles dans la fabrication des articles exportés et autres articles, et cette remise de droit peut être calculée sur la quantité totale de fer en gueuse, y compris le fer en gueuse fabriqué comme susdit, utilisé dans la fabrication des articles ainsi exportés.

M. GERMAN: Ce texte s'applique à toute la fonte brute importée.

M. WHITE: Si les 10,000 tonnes de fonte brute sont importées et achetées par un fabricant qui exporte 10,000 tonnes de fonte brute dans son produit exporté, il obtiendra une remise de droit proportionelle au droit payé sur les 10,000 tonnes importées.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre voudrait-il bien nous citer le texte de l'article dont il propose la modification?

M. WHITE: Voici l'article 288 de la loi des douanes:

Le Gouverneur en conseil peut, en vertu de règlements adoptés à cet effet, accorder, lors de l'exportation des effets qui ont été importés au Canada et sur lesquels des droits de douane ont été payés, un drawback égal aux droits ainsi payés, sauf telle déduction qui est prescrite dans ces règlements.

2. Dans les cas qui sont mentionnés dans ces règlements, et sauf les dispositions qui y sont décrétées, ce drawback, ou une somme déterminée au lieu du drawback, peut être accordé sur les effets qui ont acquitté les droits, fabriqués ou convertis au Canada en effets exportés ainsi qu'ils est dit ci-haut.

3. La période durant laquelle ce drawback peut être accordé, après l'époque du paiement des droits, est fixée dans ces règlements.

J'ai donné lecture de ma proposition et la modification du texte de la loi produira le résultat que j'ai indiqué.

Charbon de houille au lieu de charbon de bois.

Aujourd'hui, au Canada, le combustible employé pour la production de la fonte brute est le charbon de houille ou le charbon de bois. Le charbon de houille entre déjà en franchise; le charbon de bois est au nombre des articles non désignés du Tarif et sujet au droit établi sur ces articles. Il y a au Canada deux hauts fourneaux occupés à la fabrication de la fonte de charbon de bois, l'une à Deseronto et l'autre à Parry-Sound. Ces deux hauts fourneaux ne fonctionnent plus aujourd'hui, à cause de la crise que traverse l'industrie du fer. Nous nous proposons de mettre la fonte brute faite avec du charbon de bois sur le même pied que la fonte produite avec le charbon de houille. Je proposerai donc que le charbon de bois, lorsqu'il est importé pour les usages de la production de la fonte, bénéficie d'une remise de droit de 90 p. 100 de la taxe acquittée. Ce sera un encouragement à l'industrie de la fonte faite avec le charbon de bois.

Je désire traiter une question connexe. Aujourd'hui, le coke est admis en franchise pour tous les usages, c'est-à-dire qu'un fabricant américain, possédant des usines à Buffalo et ayant sa houille bitumineuse en franchise, peut fabriquer du coke et fournir aux besoins, disons, de Hamilton et d'autres centres canadiens. La houille bitumineuse est actuellement frappée d'un droit de 53 cents par tonne. La houille bitumineuse entre en franchise, sujette à la disposition relative au drawback, quand elle est importée par les propriétaires de fonderies et transformée en coke aux usines où se fait la fonte des métaux provenant de minerais.

L'article du Tarif relatif au drawback est le n° 1910. Cela veut dire que les propriétaires de fonderies où de hauts fourneaux peuvent importer de la houille bitumineuse et quand la houille est transformée en coke à leurs usines pour la fonte des métaux provenant de minerais, il leur est accordé une remise de droits de 99 p. 100 relativement aux droits acquittés sur cette houille.

On nous informe qu'on construirait d'importantes usines au Canada, à Hamilton et autres villes, et peut-être ailleurs, si on accordait aux propriétaires de fours à coke le même privilège pour le même objectif, c'est-à-dire, pour la fonte des métaux provenant de minerais.

Je rends ma pensée sensible par un exemple. Aujourd'hui un fabricant de coke à Buffalo peut expédier son coke en franchise au Canada pour être utilisé dans le smeltage du métal ou pour fonderie ou autres usages. Aujourd'hui en Canada, le fabricant de coke est le seul qui reçoive une remise relativement au droit acquitté sur la houille bitumineuse ou la houille servant à la production du coke, pourvu que ce coke soit employé dans les usines à la fonte des métaux provenant de minerais. Nous proposons de modifier cet article 1019 de façon à ce qu'il permette un drawback relativement à tous les droits acquittés sur la houille bitumineuse, lorsqu'elle est importée par les propriétaires de fours à coke pour la fonte des métaux et pour usages de fonderie. Nous avons soigneusement étudié la question et nous avons tenu compte des intérêts des exploitants de houille au Canada, surtout de ceux des Provinces maritimes et nous en avons la conviction, l'extension du drawback ne sera nullement préjudiciable à nos grandes industries de la houille. cette extension devant permettre aux fabricants de coke qui désirent approvisionner le marché canadien de s'installer, disons, à Hamilton, au lieu d'être forcés, comme les y oblige la loi actuelle, à s'établir à Buffalo.

M. MACDONALD: Le ministre voudrait-il bien préciser la limite établie par la modification qu'il propose?

M. WHITE: Quand je donnerai lecture de la résolution, je ferai connaître à l'honorable député le texte exact.

M. EMMERSON: Le ministre pourrait-il me dire s'il y a des fours à coke à Buffalo ou si les fours à coke ne sont pas installés aux mines mêmes aux Etats-Unis?

M. WHITE: Je crois qu'il est question de décider si en ce moment une grande industrie sera établie à Buffalo pour approvisionner le marché canadien ou si on l'installera à Hamilton.

M. EMMERSON: Il n'y en a pas pour le moment à Buffalo.

M. WHITE: Je ne voulais pas dire qu'il y en avait une. Je ne suis pas renseigné à cet égard. Je voulais simplement répondre à la question de mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald). Le texte dit:

> Quand elle est importée par des propriétaires de hauts fourneaux et convertie en coke dans leurs usines pour le smeltage des métaux provenant de minerais et pour la fonte des métaux.

Ils doivent convertir la houille en coke dans leurs usines et son emploi est limité à la fonte des métaux provenant des minerais et à la fusion des métaux.

En vue d'entrer dans de nouveaux détails à propos de l'industrie du fer et de l'acier, j'attirerai l'attention de la Chambre sur l'article 39 du Tarif, dont voici le texte:

> Tubes en fer forgé ou en fer ou en acier étirés, galvanisés ou non, filetés ou assemblés ou non, de plus de 4 pouces de diamètre, n. d., tarif de préférence britannique 10 p. 100, tarif intermédiaire 12½ p. 100, tarif général 15 p. 100.

La Chambre constatera qu'il existe une limite pour "les tubes en fer forgé ou en fer ou en acier étirés de plus de 4 pouces de diamètre", tandis que l'article 399 du tarif est ainsi conçu:

> Tubes en fer forgé ou en fer ou en acier étirés, galvanisés ou non, filetés ou assemblés ou non, de quatre pouces ou moins le diamètre, n. d., tarif de préférence britannique 20 p. 100, tarif intermédiaire 30 p. 100, tarif général 35 p. 100.

A l'époque où ce tarif de douanes a été adopté en 1907, on ne fabriquait pas au Canada des tubes de plus de 4 pouces de diamètre. Ils sont fabriqués maintenant et l'ont été depuis quelque temps par la Page, Hersey Company, de Welland. Nous avons donc l'intention d'augmenter le diamètre jusqu'à 10 pouces de façon à faire face aux conditions nouvelles de la manufacture de cet article au Canada. A ce propos nous modifierons l'article 1017 concernant le drawback pour le rendre uniforme et accorder un drawback de 50 p. 100 au lieu de 99 p. 100 pour une de ses parties.

M. MACDONALD: Que deviendra exactement l'article 398? Sera-t-il modifié ou si ce sera seulement l'article relatif au drawback?

M. WHITE: Il sera supprimé et remplacé par deux articles.

M. NESBITT: Pour quel motif supprime-t-on l'article sur les tubes étirés?

M. WHITE: Je donnerai des explications quand nous siégerons en comité. Cela prendrait trop de temps maintenant. J'es-

père que cela donnera satisfaction à mon honorable ami. Je puis l'assurer que cette question du drawback n'a pas d'importance.

J'en ai fini avec les changements de tarif que j'ai à proposer pour l'industrie du fer et de l'acier.

Machines agricoles.

Je passe maintenant au sujet important de la machinerie agricole, et avec le consentement de la Chambre je parlerai un peu longuement de cette question, en tenant compte surtout du débat qui a eu lieu récemment sur une résolution présentée par mon honorable ami de Moosejaw (M. Knowles) demandant l'abolition de tous les droits sur les instruments aratoires.

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

Reprise de la séance.

M. WHITE: Quand la séance de la Chambre a été suspendue à six heures, je commençais l'étude de la question des droits à appliquer aux instruments aratoires. Je disais que mon intention était de m'étendre un peu longuement sur le sujet à cause de la proposition que mon honorable ami de Moosejaw avait récemment présentée à la Chambre et du débat qui en était résulté. Je n'ai pas pris part à la discussion parce que, si la proposition était régulière, j'ai pensé néanmoins qu'un débat sur une question de tarif était mieux à sa place à l'occasion de l'exposé budgétaire.

Il a été reconnu par tous les gouvernements, monsieur l'Orateur, qu'il est très important que les droits sur les instruments nécessaires à l'agriculture soient fixés à des taux aussi raisonnables que possible en tenant compte des besoins du fisc.

L'agriculture est reconnue comme étant l'industrie fondamentale et il est important que les instruments employés par le cultivateur—son outillage pourrait-on dire—lui coûtent aussi bon marché que possible. Ce principe, monsieur l'Orateur, est reconnu dans le tarif d'aujourd'hui. Le taux moyen des droits sur les marchandises imposables en vertu du tarif en vigueur, celui de 1907—et celui d'aujourd'hui—est de 26 p. 100. Les droits sur les machines agricoles sont en grande partie de 17½ p. 100 et de 20 p. 100.

Il est un point auquel je désire me reporter dans ce débat. Le tarif du Canada ou de tout autre pays—et spécialement d'un pays protecteur—forme un tout; une partie dépend de l'autre; les taux du tarif ont des rapports entre eux; les droits sur les produits manufacturés sont en proportion et dépendent en grande partie des droits sur les matières premières qui sont elles-mêmes les produits finis d'autres manufactures et sont imposables.

Cette solidarité, pourrais-je dire, du tarif, ne doit pas être perdue de vue. Ordinairement, il est impossible de toucher à un seul article sans toucher en même temps à d'autres auxquels il se rapporte ou dont il dépend. Faire des différences arbitraires pour des produits spéciaux et abaisser ou supprimer les droits dont ils sont frappés, sans s'occuper nécessairement des droits sur les produits avec lesquels ils sont en rapport, causerait non seulement la plus grande injustice à ceux qui y sont intéressés, mais en outre cela produirait un effet désastreux sur toute l'industrie nationale en faisant perdre confiance au monde commercial. Par suite, il n'est pas d'usage de faire de nombreux changements dans le tarif, sauf à l'occasion d'une revision générale, quand on peut s'occuper du tarif tout entier après une enquête et des études sur la question et l'influence qu'auraient les modifications proposées. Alors si on juge nécessaire d'introduire des changements dans un groupe de produits ou de denrées, tout autre changement qui en dérive ou qui est rendu par ce fait nécessaire, peut aussi être introduit, afin d'éviter autant que possible qu'une injustice puisse être commise ou qu'une perturbation naisse dans les affaires.

Ce que je viens de dire, monsieur l'Orateur, pourrait servir de préface aux observations que j'ai l'intention de présenter à propos de la résolution qui a été appuyée à l'unanimité, je crois, par les députés libéraux de la Chambre et qui disait:

> La Chambre est d'avis que le temps est arrivé où il est de l'intérêt des cultivateurs et par conséquent de tout le Canada que les droits sur les machines agricoles soient immédiatement supprimés.

Cette résolution ne renferme ni réserve ni exception; c'est une résolution énergique demandant l'abolition de tous les droits sur les machines agricoles de tout genre et de toute nature. A l'occasion du débat sur l'adresse, j'ai fait allusion à la déclaration de mon honorable ami le leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), à Hamilton et à Montréal en faveur d'un programme accordant la franchise aux denrées alimentaires et j'ai dit alors et je répète maintenant que la franchise des aliments conduit au libre-échange. J'ajoute aujourd'hui que l'entrée en franchise des machines agricoles mène au libre-échange.

M. TURRIFF: Au libre-échange en matière de machines agricoles.

M. WHITE: Au libre-échange. Après être allé jusque là, mon très honorable ami doit inévitablement pousser un peu plus loin. La conséquence logique et la conclusion inévitable de sa déclaration au sujet des denrées en franchise et de sa politique de suppression des droits sur les machines agricoles, c'est l'adoption du régime libre-échangiste. Je n'ai rien à dire pour m'opposer à ce que mon très honorable ami adopte une politique de libre-échange. Je désire simplement dire que pour notre part nous sommes prêts à accepter cet enjeu de la bataille quand il lui plaira de le lancer.

Je demanderai à la Chambre de considérer la position dans laquelle se trouverait le manufacturier d'instruments aratoires si tous les droits qui le protègent étaient supprimés. Mais d'abord, quelle est sa position avec le droit actuel? Le manufacturier d'instruments aratoires, comme le manufacturier de tous les autres produits au Canada se procure, en payant les droits du tarif, la pierre, la brique et autres matériaux qui entrent dans la construction de son usine. Il achète, en payant les droits du tarif, ses engins, sa machinerie et, d'une façon générale, son outillage. Il paye 53 cents de droits par tonne sur la houille qu'il brûle dans ses fourneaux. Il achète, avec le droit imposé par la douane, son fer, son acier, ses barres, ses formes, ses tôles, son fil, les fers et aciers laminés, les plaques, les écrous, les rivets, les tubes, les chaînes, les objets en fonte, et en réalité tous les autres articles qui entrent dans la fabrication de ses produits. La liste des droits sur les produits que j'ai mentionnés comprend en grande partie des droits qui vont de 20 à 30 pour 100. Comme tout ce qu'il emploie est soumis aux droits, sur quel principe pourrions-nous supprimer les droits sur le produit que fabrique le manufacturier de machines agricoles? Je demande à la Chambre sur quel principe on pourrait le faire? Mon très honorable ami est-il prêt à faire logiquement un pas de plus en avant et à voter pour l'abolition de tous les droits sur les matières premières et sur tous les produits finis qui entrent dans la fabrication des instruments agricoles? Agir ainsi serait faire un dommage des plus sérieux à toutes les industries intéressées, à l'industrie de la houille, à notre grande industrie fondamentale du fer et de l'acier, pour ne pas citer une quantité d'autres de moindre importance. Une grande partie de leur tonnage serait accaparée par les manufacturiers étrangers et de nombreux établissements seraient tenus de fermer leurs portes. Supposons un instant que mon très honorable ami soit disposé à aller jusque là, atteindrait-il le but qu'il vise?

Le fabricant d'instruments aratoires—par cela j'entends les machines agricoles de toutes sortes, puisque c'est ce que visait la résolution—pourrait-il supporter la concurrence du fabricant des Etats-Unis, même si tous les produits dont il se sert étaient admis en franchise? Même dans ces conditions, le prix de production serait nécessairement plus élevé au Canada, car c'est un fait bien connu que le coût de production est en raison inverse de la quantité produite; plus le nombre des machines fabriquées sera considérable, moins le coût de production sera élevé et tant que nos industries n'auront pas pris un développement égal à celui des industries américaines, nous ne pourrons pas lutter sur un pied d'égalité avec les industries solidement établies et hautement spécialisées de la république voisine.

Notre principal marché pour l'écoulement des instruments aratoires au Canada, c'est le Nord-Ouest. J'ai étudié la question des prix de transport et j'ai constaté que le coût du transport des machines agricoles, entre Chicago et Winnipeg, est moins élevé qu'entre Hamilton et Winnipeg. Ainsi, même si les droits sur les matières brutes étaient abolis, le fabricant canadien d'instruments aratoires ne serait pas dans une position aussi avantageuse que son concurrent américain.

Dans ces conditions, quel serait le résultat inévitable de la politique préconisée par les honorables membres de l'opposition, l'abolition des droits sur les machines agricoles de toute nature? Cette politique aurait pour résultat de livrer entièrement cette industrie aux fabricants américains. Plusieurs de nos villes les plus prospères perdraient une grande partie de leur population, car il pourrait arriver qu'un trust américain accaparât tout le marché canadien de l'est à l'ouest et fût en état de dicter les prix.

Je me permettrai d'étudier cette question de l'industrie des machines agricoles; de rechercher où sont situées les usines engagées dans la production de ces machines et de me rendre compte de l'importance de cete industrie pour le Canada. D'après le recensement de 1911, le pays possède 77 de ces manufactures, dans lesquelles $45,000,000 sont engagés.

Le nombre des employés dans les fabriques et les bureaux, presque tous du sexe

masculin, est de 9,560 et l'ensemble des salaires s'élève annuellement à $5,550,000. La valeur des matériaux employés est évaluée à $10,400,000 et celle des produits fabriqués à $20,700,000. Cinquante-quatre de ces fabriques sont dans Ontario, dans quarante-trois localités différentes et dans trente-cinq districts électoraux. Dans la seule province d'Ontario, le capital engagé est de $44,000,000; les autres manufactures sont situées dans la province de Québec, à Winnipeg et Brandon, dans la province du Manitoba.

J'ai ici la liste complète des endroits où sont situées ces fabriques d'instruments aratoires. Je ne mentionnerai pas tous les détails, mais pour mieux renseigner la Chambre—car ça été une vraie surprise pour moi—je mentionnerai les localités dans lesquelles sont fabriquées les machines agricoles au Canada. Voici la liste: Hamilton, Brockville, Toronto, Peterborough, Preston, Sainte-Marie, Smith's-Falls, Teeswater, Welland, Terrebonne, Guelph, Ingersoll, Saint-George, Woodstock, Brantford, Cowansville, Aurora, Ayr, Bolton, Goderich, Merrickville, Orillia, Paris, Laprairie, Montmagny, Tillsonburg, Brandon, Chatham, Waterloo, New-Hamburg, Saint-Hyacinthe, Winnipeg, Ottawa, Ridgetown, Saint-André, Warwick, Summerside, île du Prince-Edouard, Calgary, Saint-Thomas, Sainte-Catherine, Stratford, Iberville, Joliette, Halifax, New-Glasgow, Waterloo, Walkerville, Sorel, Waterville.

Ce relevé fait voir qu'il y a des fabriques d'instruments aratoires dans toutes les provinces, à l'exception de la Colombie-Anglaise. $45,000,000 sont engagés dans cette industrie qui fait vivre directement environ 50,000 personnes, si l'on compte les ouvriers et leurs familles. Ces manufactures constituent la principale industrie de plusieurs des villes que je viens de mentionner et elles procurent un marché pour l'écoulement des produits des campagnes environnantes. C'est cette industrie que les honorables membres de l'opposition voudraient ruiner, en abolissant complètement les droits sur les machines agricoles.

Dans quelle situation se trouvent aujourd'hui ceux qui sont engagés dans la fabrication des instruments aratoires? J'ai étudié cette question dans l'unique intention de me rendre compte des faits et de les discuter impartialement en dehors de toute idée préconçue. Ceux qui sont engagés dans la fabrication des instruments aratoires, comme tous les autres industriels, ont ressenti et ressentent encore les effets de la crise qui sévit au Canada depuis deux ans. Leur situation se trouve compliquée du fait qu'ils ont adopté un système de crédit qui les oblige en quelque sorte à se faire les banquiers de ceux qui achètent leurs produits. L'an dernier, ils s'attendaient à ce que leurs produits seraient en très grande demande et leurs espérances ont été déçues; comme conséquence de cet excédent de production, ils ont actuellement un stock considérable en magasin. Leur situation, à l'heure présente, est à peu près ce qu'elle était l'an dernier. L'argent se fait moins rare, mais ils ne comptent pas que leur production, cette année, égale celle des années précédentes.

Tenant compte de ce que le droit sur un article quelconque est déterminé par l'impôt dont sont frappés les produits qui entrent dans la fabrication de cet article, et de la situation monétaire qui atteint cette industrie comme toutes les autres, je maintiens que tout procédé violent et arbitraire ne pourrait avoir que les résultats les plus désastreux pour cette industrie.

Notre mission n'est pas de ruiner les industries canadiennes, mais de les encourager et de les favoriser. C'est le mandat que nous avons reçu des électeurs de ce pays Mais cela n'implique pas que nous avons négligé les intérêts du cultivateur. Nous avons vu à ce que les droits sur les machines agricoles, sur l'outillage du cultivateur, soient abaissés au plus bas point compatible avec notre régime douanier et les conditions économiques du pays en général.

Mais nous avons abordé la question en hommes sensés; nous l'avons étudiée sur tous ses côtés; depuis plus d'un an, nous recueillons des renseignements et poursuivons des enquêtes. Nous nous sommes enquis des prix des machines agricoles, au Canada et aux Etats-Unis; nous nous sommes informés du coût de la production des différentes machines, dans les deux pays; nous avons étudié les bilans des fabricants, pour découvrir leur véritable situation et savoir s'ils réalisent ou ne réalisent pas des profits illégitimes.

M. TURRIFF: Le ministre peut-il dire si, au cours de cette enquête, il s'est occupé de savoir quelle est la proportion du capital réel et du capital majoré engagé dans cette industrie?

M. WHITE: C'est un fonctionnaire de confiance du département des Douanes qui a conduit l'enquête concernant les prix de vente. Nous avons étudié aussi le coût de la production. J'ai étudié moi-même les bi-

lans, et je crois pouvoir dire, sans trop me vanter, que je m'y entends quelque peu dans l'étude d'un bilan. Après avoir étudié la question avec le plus grand soin, nous avons constaté qu'il n'y a qu'une seule catégorie de machines agricoles sur lesquelles les droits peuvent être abaissés, sans porter atteinte à notre régime douanier qui assure une protection raisonnable, propre à assurer l'encouragement et le développement des industries canadiennes.

Un article du tarif se rapporte à une classe d'instruments aratoires en très grand usage dans les provinces du Nord-Ouest; je veux parler des engerbeuses, des moissonneuses, des lieuses et des faucheuses. Il y a quelque temps, j'ai fait certaines remarques au sujet des droits sur les matières premières employées dans l'industrie, et à ce propos, je crois utile de rappeler à la Chambre qu'il existe déjà une remise de droits sur le fer et l'acier, les deux produits principaux employés dans la fabrication de ces machines. A plus d'une reprise, on nous a demandé d'abolir cette remise de droits pour réserver le marché canadien aux métallurgistes de ce pays.

Plusieurs bonnes raisons militent en faveur de cette proposition et elle est de nature à obtenir les sympathies des partisans de la protection. Mais, dans l'intérêt de la classe agricole, et vu l'état actuel du tarif, nous nous sommes dit: Nous allons maintenir cette remise de droits sur le fer et l'acier; elle représente environ 2 et 2½ p. 100 de la valeur d'une lieuse, d'une moissonneuse, d'une faucheuse et d'une engerbeuse. Je fais une différence entre les industriels qui fabriquent ces machines et ceux qui fabriquent les autres instruments aratoires.

M. McCOIG: Le ministre veut-il dire ce qu'il entend par engerbeuses, moissonneuses et lieuses?

M. WHITE: Je cite les termes mêmes du tarif.

M. McCOIG: Une engerbeuse et une lieuse sont une seule et même machine.

M. GERMAN: Le ministre parle-t-il de deux machines différentes ou d'une seule?

M. WHITE: Admettons ques les deux n'en fassent qu'une et disons "les engerbeuses, les moissonneuses et les faucheuses." Ne parlons plus de la lieuse qui n'est rien autre chose qu'une engerbeuse. Quand j'étais enfant, nous appelions cette machine une lieuse mécanique. A l'heure présente, il y a trois maisons au Canada qui fabriquent les engerbeuses, les moissonneuses et les faucheuses: la compagnie Massey-Harris, de Toronto; la International Harvester Company, d'Hamilton et la compagnie Frost & Wood, de Smith-Falls.

M. NESBITT: Et la compagnie Noxon d'Ingersoll.

M. WHITE: Je l'avais oubliée, et s'il y en avait d'autres, je serais bien aise de l'apprendre.

Je ferai cette distinction entre les moissonneuses, les lieuses et les faucheuses et les autres instruments agricoles: c'est que pour les instruments employés au pays, il y a une remise sur le fer et l'acier entrant dans la fabrication de ces instruments. C'est là une distinction entre les industries engagées dans la fabrication de ces instruments et celles engagées dans la fabrication des autres instruments agricoles. Il y a aussi le point de distinction qui suit: ces industries se rangent parmi celles qui sont le plus développées de l'univers. La fabrication des moissonneuses, lieuses et faucheuses a atteint une perfection extraordinaire tant au Canada qu'aux Etats-Unis, et je me déclare fier de constater que le fabricant canadien est non seulement capable de tenir tête à la concurrence, mais qu'il a souvent la supériorité sur ses concurrents du marché mondial.

M. McCOIG: Cela comprend-il les moissonneusses à maïs aussi bien que les moissonneuses à blé?

M. WHITE: Je ne suis pas en état de répondre à cette question immédiatement elle est d'un caractère plus ou moins technique et je n'ai pas devant moi les informations suffisantes.

M. McCOIG: Les deux sont des moissonneuses.

M. WHITE: Je m'occupe, ou j'ai l'intention de m'occuper de l'article établissant une remise sur le fer et l'acier en gueuse et les produits du fer et de l'acier entrant dans la fabrication de ces instruments. Je crois que cela ne couvre pas les moissonneuses à maïs, mais je ne suis pas en état de donner une réponse définitive à mon honorable ami, parce que mon intention n'a jamais été attirée sur ce point. Maintenant, quelle est la position de ces fabricants de moissonneuses, lieuses et faucheuses? La compagnie Massey-Harris exporte les soixante-cinq centièmes de sa production. La In-

ternational Harvester Company, de Chicago, fait un énorme commerce d'exportation, mais je crois savoir que ses exportations au Canada sont très limitées.

Prenant en considération les conditions florissantes de cette industrie, et le fait qu'elle jouit déjà d'une remise sur le fer et l'acier, qui sont les principaux matériaux entrant dans la fabrication des instruments agricoles, nous avons, après une étude minutieuse, conclu que les droits sur les moissonneuses, lieuses et faucheuses, qui sont maintenant de 17½ p. 100, d'après le tarif de 1907, peuvent être réduits à 12½ p. 100.

M. SCHAFFNER: Pourquoi ces messieurs de l'opposition n'applaudissent-ils pas?

M. WHITE: C'est 2½ p. 100 plus bas que ce qui était proposé pour les moissonneuses, faucheuses et lieuses sous la réciprocité. En tenant compte du coût de la production de ces instruments aux Etats-Unis et au Canada, et en tenant compte de la plus grande production aux Etats-Unis, et de la différence dans les prix de transport qui se trouve à favoriser le fabricant américain, je dis que ce droit est le plus bas que nous puissions fixer si nous voulons garder ces grandes industries au Canada.

Les statistiques du ministère des Douanes montrent que, pour ce qui est de l'exportation des moissonneuses, lieuses et faucheuses, la remise, qui comprend tous les droits sur les matériaux étrangers entrant dans la fabrication des instruments, équivaut à 5 p. 100. Si, par conséquent, nous prenons en considération le 2½ p. 100 que nous leur laissons et le 2½ p. 100 représentant le solde de 5 p. 100, les moisonneuses, lieuses et faucheuses se trouvent protégées par un droit de 10 p. 100. J'ai traité un peu longuement cette question des instruments agricoles, je le crains, mais j'espère que je l'ai traitée avec justice.

Il y a un autre point que je désire traiter. L'année dernière, nous avons supprimé le droit sur les machines à creuser locobiles; mais, par inadvertance, nous avons oublié les parties de ces machines. Cette année nous ajoutons à la liste les parties de machines à creuser.

Pierre de construction.

J'en arrive maintenant à un point très important, la question de la pierre de construction. Par l'article 306 du Tarif, il y a un droit de 20 p. 100 sur la pierre taillée et de 15 p. 100 sur la pierre brute. C'est une différence de 5 p. 100. mais elle est plus qu'englobée par les prix de transport pour cette raison: quand un bloc de pierre est taillé il perd un certain poids; la pierre taillée paie un droit d'entrée de 20 p. 100, mais cette taille qui ajoute à sa valeur lui enlève assez de son poids pour plus que contrebalancer, au point de vue des prix de transport, la différence de droits entre la pierre taillée et la pierre brute. Les tailleurs de pierre canadiens ont grandement souffert de cela. En dépit de la grande activité dans l'industrie de la construction, ces années dernières, il y a eu de fréquents chômages pour les tailleurs de pierre du Canada.

La pierre vient de l'Ohio et de l'Indiana, où le travail est fait en majeure partie. Les tailleurs de pierre de toutes les régions du Canada ont envoyé requêtes sur requêtes en faveur de la modification de cet article du Tarif, qui permettra l'entrée de la pierre brute exactement au même taux qu'aujourd'hui, et donnera aux tailleurs de pierre du Canada tout le travail de cette pierre brute, sciage, taillage et rabotage. Nous proposons donc que la pierre sciée sur deux faces continue d'entrer au taux actuel, mais que le droit de 15 cents par 100 livres soit appliqué à la pierre taillée sur quatre faces. Il est très difficile d'appliquer le tarif, aujourd'hui, par suite de la difficulté de vérifier la valeur de la pierre taillée et finie entrant comme importation. La moyenne *ad valorem* du droit spécifique dont j'ai parlé est de 30 p. 100. Sur la pierre tournée, rabotée, taillée ou autrement finie, je propose un droit de 45 cents par 100 livres, qui équivaut à 30 p. 100 *ad valorem*.

Si ce droit élevé *ad valorem* équivaut à peu près au droit spécifique moindre, sur la pierre sciée sur quatre faces, c'est que la valeur de la pierre qui a été tournée, aplanie, taillée ou autrement finie est plus grande. Voilà les propositions que le Gouvernement peut offrir au sujet de la pierre à construction, et je crois que cette augmentation du droit sera d'un avantage immédiat pour les tailleurs de pierre du Canada, et indirectement aussi pour tout le pays.

Un autre item—soude caustique et hypochlorite de chaux. Ces deux matières sont actuellement admises en franchise.

La Canadian Salt Company, de Windsor, qui emploie un nombreux personnel et qui a engagé un capital considérable dans son installation, manufacture depuis trois ans ces produits provenant du sel. La fabrication de la soude caustique et de l'hy-

chlorite de chaux. Ces deux mattières sont soude caustique—est une industrie se rattachant à la production du sel. Ceux qui utilisent la soude caustique sont les savonniers et les papetiers, mais la quantité qu'ils utilisent est plutôt faible par rapport à leur production. Il n'est donc pas nécessaire de modifier ou d'augmenter la taxe après l'établissement des droits que j'aurai l'honneur de proposer à cette Chambre.

La Canadian Salt Company de Windsor, produit maintenant un tiers de la demande du Canada en soude caustique. Elle croit pouvoir produire le tout avec l'aide de ce droit. Je donnerai plus tard, dans les résolutions dont je proposerai l'adoption, les droits que je désire soumettre sur ces deux produits utiles.

Je toucherai maintenant un autre sujet sur lequel on a attiré notre attention, le tarif sur le cuivre. D'après le Tarif de 1907, le cuivre en feuille, en saumon ou en tiges supportait un droit de 10 p. 100. Il n'était pas manufacturé au Canada, et en vertu d'une disposition de la loi des douanes, du 11 août 1908, le Gouvernement a supprimé le droit de 10 p. 100 sur les saumons et tiges de cuivre. J'ai déclaré qu'il n'était pas alors manufacturé au Canada. Je suis maintenant heureux de dire qu'il l'est. Une nouvelle usine, moderne et bien montée, représentant un capital de $250,000, a été construite à Toronto-Ouest pour la fabrication du cuivre et du laiton. Je propose donc, sans qu'il soit pour cela besoin de modifier le Tarif, de rétablir le droit inscrit au Tarif de 1907 sur le cuivre en feuilles, en saumons ou en tiges.

Minerai de fer.

J'arrive à la fin de mon exposé, qui a été, je le crains, long et peu intéressant, Il y a plusieurs changements de faible importance, dont quelques-uns ont une certaine portée, mais qui s'appliquent tous à des questions administratives. Avant d'en arriver aux résolutions que nous devons proposer, pour en donner avis, je désire parler brièvement d'un sujet utile, la prime sur le minerai de fer. Cette question a été soumise à l'attention de la Chambre par l'honorable député de Thunder-Bay-et-Rainy-River (M. Carrick) dans un discours remarquable. On l'a discutée dans la presse, et je vois même que la législature d'Ontario s'en est occupée de son côté. Sans vouloir m'y étendre davantage—car le débat était très instructif—j'affirmerai que le Gouvernement ne croit pas être suffisamment renseigné, à l'heure actuelle, pour légiférer en connaissance de cause sur ce point. Quant aux primes, en général, je disais cet après-midi que je n'y voyais aucune objection du moment qu'elles s'appliquaient à la création d'une industrie, mais j'affirmerais qu'on s'opposait fortement à maintenir les primes accordées aux industries déjà établies solidement.

C'est là une question de la plus haute importance que l'honorable député de Thunder-Bay-et-Rainy-River a signalée à notre attention, et nous nous proposons d'obtenir que le ministère des Mines fasse faire, dans le cours de l'été prochain, une enquête dans le but de se rendre compte de l'étendue et de la richesse des gisements métallifères du Canada, de la nature du minerai et, en même temps, de recueillir des renseignements aussi complets que possible sur le traitement du minerai d'après les méthodes les plus perfectionnées. Nous voulons, par cette enquête, savoir si un régime de primes serait susceptible d'établir sur des bases solides, dans un délai raisonnable, l'industrie du minerai de fer au Canada, de la mettre en mesure de soutenir la concurrence étrangère sans qu'il soit besoin de lui venir plus tard en aide au moyen de nouvelles primes.

Se rattache encore à la question des primes certain sujet dont je tiens à dire un mot à la Chambre. On a récemment, depuis le commencement de l'année, à vrai dire, appelé notre attention sur l'encouragement qu'il y aurait peut-être lieu de donner à la production du lin. Je considère que l'exploitation de l'industrie du lin offrirait de grands avantages à certaines parties du Canada, si toutefois elle était susceptible de se faire avec succès. Le succès de cette industrie dépend de la perfection des machines servant à arracher et à fabriquer le lin. A l'heure actuelle, je ne saurais dire si cette industrie, eu égard aux conditions de la main-d'œuvre qui prévalent en ce pays, et à l'existence de machines appropriées, n'est pas de celles dont l'établissement devrait être considéré comme possible; mais nous nous proposons de faire une étude approfondie de la question dans le cours de l'été, de rechercher si elle est susceptible de s'épanouir en notre pays et si une prime d'un chiffre raisonnable aurait l'effet de l'implanter et d'en assurer le développement.

M. MURPHY: Qui sera chargé de faire les investigations?

M. WHITE: La première enquête sera faite par le ministère des Mines, et je suis déjà en communication avec M. Brock à ce sujet. L'autre sera faite par le personnel de la division du tarif, sous la direction du ministère des Finances. Tels sont mes projets à l'heure qu'il est. Au besoin, nous pourrons aisément nous adjoindre dans ce but le concours de spécialistes du dehors.

J'ai l'intention de proposer la modification de l'article 7 du Tarif des douanes de 1907, qui est ainsi conçu:

Les articles, produits ou manufacturés par un pays quelconque n'accordant pas au Canada le traitement de la nation la plus favorisée, pourront être assujétis à une surtaxe en plus des droits spécifiées dans la dite annexe "A", la dite surtaxe représentant en toute circonstance un tiers du droit spécifié dans le tarif général, à la dite annexe "A".

Je tiens à faire observer à la Chambre que le chiffre de la surtaxe doit invariablement représenter le tiers du droit, c'est-à-dire qu'il ne peut en aucun cas être ni inférieur ni supérieur à ce tiers. Je crois qu'en Allemagne, au Japon et en France la loi douanière porte que la surtaxe peut ne pas excéder 50 ou 30 p. 100; autrement dit, il est loisible au gouvernement de prélever une surtaxe représentant 2 ou 15 p. 100 du droit spécifié au tarif ou davantage.

Je me propose donc, monsieur l'Orateur, de demander que l'article 7 du Tarif des douanes soit modifié de façon à ce que les articles provenant de pays qui font une distinction préjudiciable à l'importation des marchandises canadiennes ou à la marine marchande du Canada, puissent être assujétis, en plus des droits spécifiés au tarif des douanes, à une surtaxe n'excédant pas 20 p. 100 *ad valorem*. Cette surtaxe pourra être de 2, de 5, de 10 ou de 15 p. 100, mais ne devra en aucun cas excéder 20 p. 100 *ad valorem*. J'ai, en conséquence, l'honneur de donner avis que lorsque la Chambre aura décidé de siéger en comité général, je proposerai l'adoption des résolutions suivantes. . .

M. SINCLAIR: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire s'il a tenu compte de la demande qu'on lui a faite l'an dernier de réduire le droit sur certain cordage dont se servent les pêcheurs et désigné sous le nom de merlin? Ce droit est préjuduciable à la pêche du homard, vu que tous les autres cordages sont admis en franchise. L'an dernier, le ministre des Douanes annonçait à la Chambre qu'il serait tenu compte de ce détail lorsque viendrait le moment de remanier le tarif.

M. WHITE: Ce détail n'est pas compris dans les modifications que j'ai à proposer. On me dit qu'il serait assez difficile d'effectuer une réduction de droit à l'égard de l'article dont parle l'honorable député (M. Sinclair). Quoi qu'il en soit, c'est un détail qui, autant que je me rappelle, n'a pas été signalé à mon attention depuis l'époque où, l'an dernier, la Chambre passait à l'examen, en comité général, des ressources du budget. Je donne dès à présent avis que lorsque la Chambre siégera en comité général, je proposerai l'adoption de résolutions ainsi conçues:

Résolutions.

1. La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter la substitution du texte suivant à l'article 7 du Tarif douanier de 1907:

(a) Les articles, produits ou manufacturés par un pays quelconque n'accordant pas au Canada le traitement de la nation la plus favorisée peuvent être assujétis par décret du conseil, s'il s'agit d'articles déjà passibles de droits, à une surtaxe n'excédant pas vingt pour cent ad valorem, et, s'il s'agit d'articles admis en franchise, à un tarif de droits n'excédant pas vingt pour cent ad valorem.

(b) Les articles, produits ou manufacturés par un pays étranger et importés au Canada à bord de navires inscrits en tel pays étranger peuvent, si ce pays étranger prélève sur les marchandises qui y sont importées à bord de navires inscrits au Canada, des droits plus élevés que sur les marchandises similaires lorsqu'elles sont importées à bord de navires de tel pays, être assujétis par décret du conseil, si ces articles sont déjà passibles de droits, à une surtaxe n'excédant pas vingt pour cent ad valorem, et, si les dits articles sont admis en franchise, à un tarif de droits n'excédant pas vingt pour cent ad valorem.

2. Décide que le Tarif des douanes de 1907 soit modifié en autorisant le Gouverneur en conseil, lorsqu'il aura lieu de croire qu'il se fabrique au Canada en notable quantité, avec de l'acier de provenance canadienne, des cornières et poutres de fer ou d'acier, des fers en U et d'autres pièces en fer ou en acier laminé de toute forme et pesant cent vingt livres et moins à la verge linéaire, à décréter que le texte suivant soit substitué à l'item 379, annexe "A", du tarif douanier de 1907:

Article du Tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
		$ c.	$ c.	$ c.
379	Poutres de fer ou d'acier laminées, fers à côtes et fer d'angle et autres formes de fer ou d'acier laminées, non percées, pesant plus de cent vingt livres à la verge de longueur, n.a.d., n'étant pas de formes carrées, plates, ovales ou rondes, ni de barres ou rails de chemin de fer par tonne...	2 00	3 00	3 00

3. Décidé que l'annexe "A" du Tarif douanier de 1907, modifiée par le chapitre 15 des Statuts de 1913 et par décret du conseil, soit modifié de nouveau, en biffant les articles portant les numéros 113, 184, 208, 210a, 296, 306, 315, 361, 375, 398, 404, 410, 411, 445, 446a, 460, 471, 486, 542, 543, 545, 546, 575, et 577, les paragraphes *a* et *d* des décrets du conseil en date du 11 août 1908, désignés comme articles 717 et 720 du Tarif des douanes, les diverses énumérations de marchandises respectives et les différents droits de douane, là où il y en a, inscrits en regard de chacun des dits articles et que les articles, énumérations et droits qui suivent soient insérés en la dite annexe "A".

Article du Tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général
		$ c.	$ c.	$ c.
39c.	Farine de cassave, importée par des fabricants de matières explosives pour servir exclusivement à la fabrication de ces matières dans leurs propres établissements	En franchise.	En franchise.	En franchise.
79a	Jeunes pousses d'œillets la première année de leur introduction	En franchise.	En franchise.	En franchise.
99a	Bananes séchées ou tapées ..... la livre.	En franchise.	½ c.	½ c.
113	Noix de coco desséchées, sucrées ou non....la livre.	3 c.	4 c.	4 c.
157a	L'alcool amylique ou "fusel-oil" raffiné, lorsqu'il est importé par le ministère du Revenu de l'intérieur ou par une personne avec l'autorisation du ministre du Revenu de l'intérieur, pour être dénaturé et servir à la fabrication de vernis ou laques métalliques, devra être importé aux ports désignés dans les règlements prescrits par les ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur, sauf les dispositons de la loi du Revenu de l'intérieur et les règlements du ministère du Revenu de l'intérieur	En franchise.	En franchise.	En franchise.
178a	Pourvu que sur les articles spécifiés à l'article 178 et importés par la poste le et après le premier jour de juillet 1914, les droits puissent être acquittés au moyen de timbres du revenu des douanes, en conformité des règlements établis par le ministère des Douanes, d'après le tarif spécifié au dit item, sauf que sur paquet séparé ne pesant pas plus d'une once, le droit sera ....sur ch. paquet	1 c.	1 c.	1 c.
184	Journaux et publications trimestrielles, mensuelles et bimensuelles, ainsi que journaux littéraires hebdomadaires, non reliés; gravures de mode pour tailleurs, modistes et couturières, copies simples de gravures de modes importées en feuilles avec des revues ou publications commerciales périodiques	En franchise.	En franchise.	En franchise.

[M. W. T. White.]

Article du Tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
		$ c.	$ c.	$ c.
188a	Papier pour décalcomanies non imprimé, quand il est importé par des fabricants de transports de décalcomanies pour être employé dans leurs propres fabriques, à la fabrication des transports de décalcomanies	En franchise.	En franchise.	En franchise.
208	Acide borique et borax en paquets d'au moins vingt-cinq livres ; acide hydro-fluesilicique, acide oxalique, acide tannique, sulfate d'ammoniaque, sel d'ammoniaque et nitrate d'ammoniaque; cyanure de potassium, cyanure de sodium et cyanogène ou composé de bronze et de potasse pour réduire les métaux dans l'exploitation des mines ; sels d'antimoine ; tartre stibié (émétique) ; chlore et lactate (antimoniate) ; oxyde arsénieux, oxyde de cobalt, oxyde d'étain, bichlorure d'étain; cristaux d'étain, oxyde de cuivre, précipité de cuivre, brut ; sulfate de cuivre (vitriol bleu); vert de gris ou sous-acétate de cuivre, à l'état sec ; sulfate de fer (couperose), sulfate de zinc, chlorure de zinc, soufre brut, en canons, et fleur de soufre ; crème de tartre, en cristaux, et tartre brut; acide tartarique en cristaux ; iode brut, brome, phosphore, sulfite d'arsenic, bisulphite de carbone	En franchise.	En franchise.	En franchise.
208a	Chlorure de chaux et hypo-chlorite de chaux :—			
	1. En colis pesant au moins vingt-cinq livres chacun par 100 livres	10c.	15c	15c.
	2. En colis pesant moins de vingt-cinq livres chacun	17½ p.c.	25 p.c.	25 p.c.
210a	Soda caustique :—			
	1. En paquets ne pesant pas moins de vingt-cinq livres chacun par livre.	1-5c.	3-10c.	3-10c.
	2. En paquets pesant moins de vingt-cinq livres chacun	17½ p.c.	25 p.c.	25 p.c.
278a	Huile de pistache pour fabrication de savon ou pour mise en conserves du poisson; huile de fève soya pour fabrication du savon	En franchise.	En franchise.	En franchise.
296	Silex, silex broyé ; feldspath, fluorpath, magnésie, schiste de mica ; pierre calcaire, craie, pierre à porcelaine ou pierre de Cornwall, broyée ou non broyée ; pierre de rebut, ni taillée, ni martelée, ni cisaillée, ni utilisable comme dalles, pierre à bâtir ou pavé	En franchise.	En franchise.	En franchise.
306	Marbre taillé ou frotté au sable, non poli ; granit taillé ; blocs de pierre pour pavés ; et pierre à bâtir, autre que du marbre ou du granit, taillés sur pas plus de deux faces	15%	20%	20%
306a	Pierre à bâtir, autre que du marbre ou du granit, taillée sur plus de deux faces, mais sur pas plus de quatre, par cent livres	10 cents	15 cents	15 cents
306b	Pierre à bâtir, autre que du marbre ou du granit, rabotée, tournée, coupée ou plus travaillée que simplement taillée sur quatre faces, par cent livres	30 cents	45 cents	45 cents
315	Charbons de plus de six pouces de circonférence d'après mesurage extérieur, et de pas plus de trente-cinq pouces de circonférence d'après mesurage extérieur	En franchise.	En franchise.	En franchise.
315a	Electrode de charbon de plus de trente-cinq pouces de circonférence d'après mesurage extérieur	12½ p. c.	20 p. c.	20 p. c.

Article du Tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
327a	Lentilles argentées, pour lampes d'automobile.....	10 p.c.	15 p.c.	15 p.c.
353a	Feuilles ou feuillets d'aluminium.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
361	Or et argent battus en feuilles ; clinquant en feuilles ; poudres de brocart de bronze.....	15 p.c.	27½ p.c.	27½ p.c.
375	Fonte en gueuses, fonte pour lest et débris de fonte ; ferro-silicium ne contenant pas plus de quinze pour cent de silicium ; ferro-manganèse et *spiegeleisen* (fonte blanche cristalline) ne contenant pas plus de quinze pour cent de manganèse, par tonne.....	$1.50	$2.50	$2.50
375a	Ferro-silicium contenant plus de quinze pour cent de silicium, par tonne	3.00	4.50	4.50
375b	Ferro-manganèse et fonte miroitante (spiegeleisen), contenant plus de quinze pour cent de manganèse.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
378a	Fer ou acier à bandes, laminé, galvanisé, numéros douze et treize de jauge.....	$4.25	$7.00	$7.00
398	Tubes en fer forgé ou en fer ou en acier étirés, galvanisés ou non, filetés ou assemblés ou non, de plus de quatre pouces de diamètre mais ne dépassant pas dix pouces de diamètre, n. d....	20 p.c	30 p.c.	30 p.c.
398a	Tubes en fer forgé ou en fer ou en acier étirés, galvanisés ou non, filetés et assemblés ou non, de plus de dix pouces de diamètre, n. d.....	10 p.c.	15 p.c.	15 p.c.
404	Fil de fer ou d'acier galvanisé, ondulé ou non, numéros neuf, douze et treize de jauge avec écarts de ces jauges ne dépassant pas quatre millièmes de pouce, et ne devant pas servir à des lignes télégraphiques ou téléphoniques.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
410	Chaînes à maille soudées, mailles et manilles d'assemblage, de fer ou d'acier, d'un pouce et un huitième de diamètre et plus.....	En franchise.	5 p.c	5 p.c.
410a	Chaînes à mailles soudées, mailles et manilles d'assemblage, de fer ou d'acier, n. d.....	15 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
411	Chaînes de transmission à mailles malléables et chaînes de transmission à mailles d'acier, lorsqu'elles sont importées par des fabricants d'instruments aratoires pour servir à la fabrication de ces instruments, dans leurs propres usines.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
445	Faucheuses, moissonneuses, lieuses ou sans appareils à lier, appareils à lier, moissonneuses simples et parties complètes de ces machines, non compris les arbres de transmission ou les pièces en fonte malléable ; ainsi que les parties finies pour réparations des machines mentionnées dans cet item	12½ p.c.	12½ p.c.	12½ p.c.
445a	Pièces de fonte malléable importées par les fabricants pour servir exclusivement dans leurs fabriques pour la fabrication de faucheuses, moissonneuses, appareils à lier et moissonneuses simples	15 p.c.	17½ p.c.	17½ p.c.
446a	Machines à creuser locomobiles (qui ne sont pas des charrues) pour le drainage à la tuile sur la ferme, d'une valeur, au détail, de pas plus de trois mille dollars chacune, et parties complètes de ces machines pour réparations.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.

[M. W. T. White.]

Article du Tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
453a	Machines électriques pour dentistes.	15 p.c.	27½ p.c.	27½ p.c.
460	Divers articles en métal comme suit, à l'usage exclusif des opérations minières ou métallurgiques, savoir : forets à diamant, moteur non compris ; machine à extraire la houille, excepté les extracteurs à percussion ; tarières à houille et forets rotatifs à houille ; machines pour l'abatage de la houille ; forets à noyau, lampes de sûreté pour mineurs et parties de ces lampes, aussi accessoires pour nettoyer, remplir et éprouver ces lampes ; machines électriques ou magnétiques pour séparer ou concentrer les minerais de fer ; fourneaux pour la fusion des minerais de cuivre, de zinc et de nickel ; convertisseurs pour procédés métallurgiques pour le traitement des métaux ; planches de cuivre, plaquées ou non ; machines pour l'extraction des métaux précieux au moyen des chlorures ou des cyanures ; coffres pour amalgames ; trieuses automatiques pour minerais ; appareils d'alimentation automatiques : cornues ; pompes à mercure ; pyromètres ; fourneaux pour réduire l'or en lingots ; nettoyeurs d'amalgame ; machines soufflantes pour hauts fourneaux ; et les parties intégrantes de toutes les machines et appareils mentionnés dans le présent numéro.....	En franchise.	En franchise.	En franchise
471	Tiges laminées de fil de fer ou d'acier, rond, en botte, n'excédant pas trois huitièmes de pouce de diamètre, importées par des fabricants de fil métallique pour servir à la fabrication de fil métallique en botte dans leurs propres manufactures..... la tonne	$2.25	$3.50	$3.50
471a	Tiges laminées de fer ou d'acier, rondes, en botte, recuites ou nettoyées, ou non, importées par des fabricants de chaîne pour servir à la fabrication de chaîne dans leurs propres manufactures..... la tonne	$2.25	$3.50	$3.50
478a	Bandes, lisières ou feuilles de fer ou d'acier, épaisseur numéro quatorze ou moindre, enduites, polies, ou non, et sections laminées de fer ou d'acier, n'étant pas des barres ordinaires carrées, plates ou rondes, importées par les fabricants de ferronnerie pour selliers et d'attelles, pour servir exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures.....	En franchise	En franchise.	En franchise.
486	Tubes en fer, recouverts de laiton, d'un diamètre n'excédant pas trois pouces, et ornements de laiton, non polis, laqués ou autrement travaillés, importés par des fabricants de lits de fer ou de laiton, pour servir exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
494a	Dosses de liège, planches, madriers ou tuiles produits des déchets de liège ou du liège granulé ou moulu.	20 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
533a	Chiffons de laine rouge mêlée à la blanche, importés par les fabricants de lainages pour servir exclusivement dans leurs propres fabriques.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
542	Fil de jute ou de chanvre, uni, teint ou coloré, importé par les fabricants pour être tissé exclusivement dans leurs propres manufactures, pour isoler les fils conducteurs, ou pour fabriquer les hamacs et la ficelle d'engerbage.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Article du Tarif.	—	Tarif de faveur de la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
543	Fil de lin, pour fabrication d'essuie-mains, de damas, et de toile sans couture, pour la fabrication des boyaux à incendie, et importé par les fabricants de ces articles pour servir exclusivement à leur fabrication dans leurs propres manufactures....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
545	Jute et bouts de jute, tissus de jute ou canevas, venant du métier, ni teints, ni rasés, ni pressés, ni calandrés, ni finis en aucune façon.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
546	Toile de jute ou canevas, non teinte, et seulement rasée, blanchie, passée ou calandrée.....	7½ p.c.	10 p.c,	10 p.c.
548a	Ficelle ou fil de papier importé par les fabricants de meubles pour servir seulement dans leurs propres manufactures à la fabrication des meubles.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
575	Broderies, n.a.p. ; dentelles, n.a.p. ; soutaches, n.a.p. ; rubans de coton ou de toile ne dépassant pas un pouce et quart en largeur, non compris les galons-mesures ; franges, n.a.p. ; cordons ; élastiques, ronds ou plats ; élastiques à jarretières ; glands ; mouchoirs de toute sorte ; collets ou collerettes en dentelle, et tous articles de dentellerie ; filets en coton, en toile, en soie ou autre matière, n.a.p. ; taies d'oreillers et rideaux, garnis ou non garnis ; corsets de toute sorte ; vêtements de toile ou de coton, n.a.p...	25 p.c.	32½ p.c.	35 p.c.
577	Soie grège ou filée, importée par les fabricants de fil de soie, de sous-vêtements de soie ou d'étiquettes tissées, pour servir dans leurs propres manufactures à la fabrication de ces articles	En franchise.	En franchise.	En franchise.
651a	Boutons d'ivoire végétale.....par grosse....	5 cents.	5 cents.	5 cents.
	et.....	20 p.c.	30 p.c.	30 p.c.
671a	Fermetures de gants en métal, boutons et œillets pour la fabrication des bords de tirants de corsets et lacets de corsets.....	En franchise.	En franchise.	En franchise.
692a	Articles venus de l'étranger présentés comme reconnaissance pour sauvetage de vies humaines, en vertu des règlements du ministère des Douanes.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

4. Décidé que le tableau "B" du Tarif des douanes de 1907 soit modifié par la radiation des articles 1017 et 1019, des diverses énumérations de marchandises qui s'y rapportent, et des divers taux de remise de droits de douane inscrits à la suite de chacun des articles susdits ; et que les articles, énumérations et taux de remise de droits de douane suivants soient inscrits audit tableau "B".

No.	Marchandises.	Quand elles donnent lieu à remise.	Prop. p. 100 du droit sujet à remise (à l'exclusion du droit spécial et du droit contre le "dumping").
1017	Tubes de fer ou d'acier à joints forgés superposés, de pas moins de quatre pouces de diamètre, filetés et accouplés ou non.	Pour être employés dans des puits à eau, huile et gaz naturel, ou pour transmission de gaz naturel sous haute pression des puits à gaz au point de discribution.	50 p.c.
1019	Houille bitumineuse.....	Pour être importée par des propriétaires de fourneaux à coke, pour être convertis en coke devant servir à la réduction du minerai et au fondage des métaux.....	99 p.c.

[M. W. T. White.]

No	Marchandises.	Quand elles donnent lieu à remise.	Prop. p. 100 du droit sujet à remise (à l'exclusion du droit spéciel et du droit contre le "dumping").
1021	Barres rondes laminées, de fer ou d'acier, en rouleaux n'ayant pas plus de trois huitièmes de pouce de diamètre.	Pour être employés dans la manufacture du fer galvanisé, ou de fil d'acier, enroulé ou non, numéros neuf, douze et treize de jauge, ne s'éloignant pas de plus de quatre millièmes de pouce de ces jauges.	99 p.c.
1022	Charbon de bois.....	Pour être employé pour réduction des minerais.....	99 p.c.
1023	Barres laminées hexagonales de fer ou d'acier.	Pour être employées dans la fabrication à froid de barres de fer ou d'acier étirées ou laminées.....	99 p.c.
1024	Fils composés surtout de laine, simple, nos 30 et plus petits, sur fuseaux, tubes ou cônes, ou en écheveaux, filé à sec d'après les méthodes française ou belge, blanc seulement, non doublé ni enroulé.	Pour être employés dans la fabrication de chaussettes et de bas.....	99 p.c.

5. Décidé que la liste "C" (marchandises prohibées) du Tarif douanier de 1907 soit modifié par l'addition de ce qui suit:

1912. Aigrettes, plumes-aigrettes, pseudo-plumes d'orfraie, et plumes, pennes, têtes, ailes, queues, peaux ou parties de peaux d'oiseaux sauvages, brutes ou apprêtées; mais cette stipulation ne sera pas applicable avant le 1er janvier 1915 et ne vise pas:

(a) Les plumes ou panaches d'autruches;
(b) Les plumages du faisan anglais ou du paon indien;
(c) Les plumages des oiseaux sauvages qui d'ordinaire servent d'aliment.
(d) Les plumages d'oiseaux importés vivants;
(e) Non plus que les spécimens importés sous l'empire de règlements du ministre des Douanes, pour quelque musée d'histoire naturelle ou autre, ou quelque autre fin de vulgarisation scientifique.

6. Décidé que lesdites dispositions seront censées être entrées en vigueur le 7 avril 1914, et avoir été applicables à cette date, et à partir de cette date, sur toutes marchandises importées ou retirées de l'entrepôt pour consommation, et avoir été applicables également aux marchandises importées antérieurement non inscrites pour consommation avant cette date, à moins de disposition au contraire dans les résolutions précédentes: Mais, nonobstant tout relèvement des droits douaniers prescrit par ladite résolution, toutes marchandises effectivement achetées le 6 avril 1914 ou avant cette date pour importation au Canada, sur preuve satisfaisante au jugement du ministre des Douanes que ledit achat s'est fait dans ces conditions, et toutes marchandises en entrepôt au Canada ce jour-là, si elles sont déclarées à la douane après importation, antérieurement au premier juillet 1914, peuvent être admises sous le régime en vigueur le 6 avril 1914.

Monsieur l'Orateur, c'est la troisième fois que j'ai l'honneur de faire l'exposé en cette Chambre du budget fédéral, et je dois encore une fois exprimer ma vive reconnaissance de l'attention qu'on a bien voulu me prêter, de la patience dont on a fait preuve et de la courtoisie dont j'ai été l'objet de la part de la Chambre.

M. A. K. MACLEAN: Monsieur l'Orateur, dans le cours de la journée, le premier ministre et le ministre des Finances ont eu l'obligeance de consentir à l'ajournement du débat depuis ce soir jusqu'à demain, si nous membres de la gauche le désirions, et je dois les remercier de cette marque de courtoisie. D'autre part, je constate qu'un grand nombre de membres de la gauche sont désireux que le débat soit repris, non pas demain, mais après les vacances de Pâques, à une date qui sera fixée par le Gouvernement.

A tout événement, il est certain que le débat ne saurait se clore avant mercredi de cette semaine, date de l'ajournement de la Chambre, et dès lors il serait tout aussi bien que le débat fût ajourné maintenant que demain ou après-demain. Au surplus, un grand nombre de membres de la députation qui ont leurs foyers à de grandes distances d'Ottawa vont prendre dès demain leur carte de route, et je conjecture que les présences seront fort peu nombreuses. Ainsi ai-je confiance que le premier ministre consentira à ce que le débat soit ajourné ce soir, pour être repris, disons, jeudi de la semaine prochaine.

L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) fait observer qu'il conviendrait, au cas où nous ajournerions le débat ce soir pour jusqu'à la semaine prochaine, d'aviser le premier ministre de tout projet d'amendement que nous songerions à proposer à la résolution dont le ministre des Finances a saisit la Chambre. J'ai discuté la question avec le leader de l'opposition, et je suis en mesure de dire que, si pareil ajournement est agréé, il ne manquera pas de faire connaître la teneur de tout projet d'amendement que l'opposition pourrait songer à proposer. J'espère que ma proposition d'ajourner le débat jusqu'à jeudi de la semaine prochaine sera accueillie par le Gouvernement.

M. l'ORATEUR: Il ne serait pas très régulier, à mon avis, de proposer l'ajournement du débat à une date spécifiée.

M. A. K. MACLEAN: Je propose le renvoi de la suite du débat.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je crois savoir qu'il ne serait pas beaucoup à la convenance de certains honorables députés de la droite qui songent à prendre la parole immédiatement après l'honorable député (M. Maclean) que la discussion fût reprise le jour qu'il indique. Le plus que nous puissions faire pour le moment, c'est d'agréer la motion proposant le renvoi de la discussion. Nous ne demanderons pas à l'honorable député de traiter cette question ce soir, et l'autre question pourra se débattre plus tard.

(La motion est adoptée et la suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(Présidence de M. Blondin.)

Affaires indiennes.—Secours, soins médicaux et médicaments, Québec, $10,200.

M. BELAND: Le ministre a-t-il des médecins chargés spécialement de soigner les Indiens dans Québec, et, dans l'affirmative, qui sont-ils et quel est le chiffre de leur rémunération?

L'hon. W. J. ROCHE (surintendant général des Affaires indiennes): Les suivants sont à traitement fixe: docteur Constantin, Pointe-Bleue, $500; docteur Claveau, Chicoutimi, $200; docteur Allard, Urbain, $100; docteur Wilson, Oka, $100; docteur McDuff, Rivière-aux-Galops, $200; docteur McDougall, Sept-Iles, $450; docteur Boucher, Lorette, $700; docteur Bossé, Bersimis, $1,000; docteur McCartney, Gaspé, $80. D'autres médecins sont payés suivant les soins qu'ils sont appelés par l'agent à donner aux Indiens, et conformément à un tarif établi.

M. MARCIL: La réserve de Ristigouche a-t-elle son médecin attitré?

M. ROCHE: Non.

M. MARCIL: Quel arrangement avez-vous à cet égard? Cette réserve est très populeuse.

M. ROCHE: Il n'a pas encore été conclu d'arrangement en vue de retenir les services d'un médecin en permanence. Lorsqu'on a besoin du médecin, on le fait venir.

M. MARCIL: Si je ne me trompe, le docteur Pinault, qui remplissait la fonction naguère, a été sommairement congédié. Il est un des médecins les plus distingués de la province de Québec, ancien interne de l'hôpital à Québec.

On l'avait chargé du soin de ces Indiens, mais depuis il a été révoqué haut la main, sans enquête, sans avoir la chance de dire un mot pour sa défense. Un nouveau médecin avait été nommé, mais il refusa de prendre sa place. C'est le docteur Price, si je ne me trompe, qui a refusé cette nomination. La place fut alors donnée au docteur Martini. J'ignore qui est aujourd'hui le médecin, mais je pense que la situation est très fâcheuse et que la dépense va être plus lourde pour le département que sous l'ancien régime.

M. ROCHE: C'est la première fois que j'entends parler de cette affaire. La chose a dû arriver avant mon entrée au ministère. Mais j'irai aux renseignements. On ne s'est pas plaint à moi personnellement du service médical à cet endroit; mais je crois savoir qu'aucune nomination n'a été faite.

M. BELAND: Le ministre a-t-il sous la main l'indication du nombre total des Indiens dans la province de Québec?

M. ROCHE: Ils sont au nombre de 14,842.

Affaires indiennes.—Secours, soins médicaux et médicaments, Ontario, $6,975.

M. BELAND: Quel est le nombre des Indiens dans Ontario?

M. ROCHE: Ils sont au nombre de 26,077.

M. BELAND: Ils sont beaucoup plus nombreux que dans Québec.

M. NESBITT: Le département fournit-il les médicaments à l'usage des Indiens aux environs de Brantford?

M. ROCHE: Non, chacun paie pour les médicaments dont il a besoin.

M. NESBITT: Ce crédit est destiné à payer les médicaments des Indiens qui vivent encore en pleine forêt?

M. ROCHE: Oui, et qui ne sont pas en état de suffire à leurs propres besoins.

Affaires indiennes, Ontario et Québec.—Frais de justice en général, $5,500.

M. NESBITT: A quoi employez-vous cet argent? Les Indiens plaident-ils?

M. ROCHE: Quelques-uns ont l'esprit très processif.

Sir WILFRID LAURIER: Je sais que le département est appelé parfois à décider des questions d'une grande gravité. Le ministre peut-il me dire où en est actuellement le litige entre les Indiens d'Oka et le séminaire quant au titre de propriété de la réserve?

M. ROCHE: On observera que ce crédit est réduit de $8,000; c'est le résultat du procès dont vient de parler le très honorable membre. La cause avait été portée devant le conseil privé, et jugement a été rendu en faveur du séminaire et contre les Indiens.

Sir WILFRID LAURIER: Y a-t-il eu d'autres procédures d'intentées depuis, ou bien les Indiens ont-ils accepté le jugement et sont-ils disposés à s'y conformer paisiblement?

M. ROCHE: Ils ne semblent pas disposés à se soumettre paisiblement à ce jugement. J'ai reçu à ce sujet une députation des Indiens d'Oka, et à l'heure actuelle, par l'entremise de leur avocat, M. Geoffrion, nous avons entamé des négociations dans le but d'en arriver à un arrangement à l'amiable avec les messieurs du séminaire au sujet de certains terrains dont les Indiens désirent beaucoup la possession.

M. MARCIL: Le ministre est-il en état de nous fournir une liste des avocats qui ont reçu des honoraires du département, l'année dernière?

M. ROCHE: G. C. Judd, $401; M. Geoffrion et consort, $5,173; Ch. Russel et compagnie, Londres, Angleterre, $1,675; Smith, Markay et consort, $3,142; G. Gaudet, $90; Morgan, Price et compagnie, $66.25; L. Cousineau, $410; J. C. Langlois, $118; John S. Fraser, $274; R. V. Lesueur, $1,278; Joseph G. Bayliss, $18.63; H. Williams, $55; F. W. Wilson, $442; Louis Boyer, C.R., $17.50.

M. MARCIL: Il n'y a donc eu aucunes dépenses de ce chef dans le district de Gaspé?

M. ROCHE: Non.

M. MARCIL: Chaque année on ressuscite la rumeur d'après laquelle, vu sa proximité de la ville de Campbellton, il serait préférable dans l'intérêt des Indiens de Ristigouche d'éloigner quelque peu la réserve.

M. ROCHE: Si je comprends bien, une compagnie qui possède une scierie à cet endroit désirait acheter une partie de la réserve afin d'y bâtir un atelier de façonnage, mais les Indiens n'ont pas voulu consentir au marché qu'on leur proposait.

M. MARCIL: Le moulin de la baie des Chaleurs est en possession d'une partie de cette réserve, à l'heure actuelle, et si je comprends bien, une autre compagnie, propriétaire de moulin, a tenté d'acquérir le reste du terrain. Dois-je comprendre que le département a refusé ces offres?

M. ROCHE: Le département a dû refuser, parce que les Indiens n'ont pas voulu consentir à vendre.

M. LEMIEUX: Si le département consent à aliéner une partie de la réserve, le ministre devra évidemment obtenir le consentement de la tribu au préalable. J'ai lu, il y a quelques jours, en cette enceinte, une lettre du chef de la tribu des Indiens de Caughnawaga et, à mon avis, le ministre devrait faire des déclarations de nature à rassurer ces pauvres gens à ce propos.

M. ROCHE: Le département n'a nullement le droit d'enlever même une parcelle des terres que possèdent les Indiens, a moins qu'ils ne soient consentants. Mon honorable ami vient de citer la lettre que le chef de la tribu de Caughnawaga a écrite relativement à la modification que mon prédécesseur a fait subir à la loi, en 1911. Cette modification décrète que, là où l'emplacement d'une réserve indienne est nécessaire pour des fins d'intérêt publique, on peut en faire l'acquisition, par l'entremise de la cour d'échiquier, qui doit tenir une enquête quant à la nécessité de faire telle vente, dans le cas où elle ne tombe pas sous le coup des dispositions de la loi des Indiens concernant les ex-

propriations. La cour d'échiquier nomme un avocat pour représenter les Indiens, entend la preuve, puis soumet le tout au Gouverneur en conseil, qui, à son tour, renvoie toute l'affaire au Parlement. Il faut que le Parlement sanctionne la transaction avant qu'elle ne soit considérée comme valide.

M. MARCIL: La demande que le département a reçue pour l'acquisition de la réserve indienne de Ristigouche provenait-elle d'une compagnie américaine ou canadienne?

M. ROCHE: D'après nos renseignements, c'est une compagnie canadienne.

M. MARCIL: Le ministre aurait-il l'intention de modifier la loi en ce qui regarde la nécessité de se procurer le consentement des Indiens?

M. ROCHE: Nullement.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est le but que l'on désire atteindre en modifiant la loi concernant les Indiens?

M. ROCHE: La loi actuelle décrète que lorsqu'on a besoin pour des fins d'intérêt public d'une réserve ou d'une partie de réserve indienne, dans le voisinage d'une ville ayant une population de 8,000 habitants ou plus, on peut se procurer les terrains nécessaires en s'adressant à la cour d'échiquier. La modification que l'on propose a pour but d'étendre nos pouvoirs, en nous permettant de faire l'acquisition de ces terrains, du moment qu'ils sont situés à proximité d'une ville ayant une population de 8,000 âmes ou moins.

M. MARCIL: Si cette modification devient loi, on pourra s'emparer de la réserve indienne de Restigouche?

M. ROCHE: Mais il faudrait pour cela l'approbation et de la cour d'échiquier et du Parlement.

M. MARCIL: Mais il n'y a aucune procédure de cette nature en voie d'exécution dans ce cas-ci?

M. ROCHE: Non.

Affaires indiennes.—Ontario et Québec.—Réparations aux chemins et drainage, $2,600.

Sir WILFRID LAURIER: Cette somme est pour le drainage ordinaire et la construction des chemins, je suppose? Il existe plusieurs réserves dans la province de Québec, et c'est un sujet de plaintes constantes que les chemins qui traversent ces réserves ne sont pas entretenus. Dans la réserve de Caughnawaga, par exemple, les chemins sont en fort mauvais état et constituent un obstacle sérieux au trafic. Je ne sais pas si l'on a jamais attiré l'attention de mon honorable ami sur cette question.

M. ROCHE: A même ce crédit, on se propose de dépenser une somme de $1,000 pour réparer le chemin qui traverse la réserve de Caughnawaga.

M. MARCIL: Se propose-t-on de faire quelques améliorations sur la réserve de Maria?

M. ROCHE: Non. Cependant, nous sommes à étudier la chose, et il se peut que nous proposions un crédit pour cet objet dans le budget supplémentaire.

M. MARCIL: Se propose-t-on de dépenser une partie de cette somme pour améliorer le chemin public à Ristigouche ou pour établir une nouvelle route?

M. ROCHE: Cet argent sera employé à améliorer la route qui existe actuellement.

M. MARCIL: La présence de cette scierie sur la réserve de Ristigouche a été une source constante de difficultés entre le propriétaire du moulin et les Indiens. Pendant tout le temps que j'ai eu quelque chose à dire à propos de ces questions, je recevais habituellement une ou deux lettres par semaine. Les Indiens se plaignaient tout le temps au département à propos de différends qui surgissaient constamment entre eux et le propriétaire du moulin.

M. ROCHE: Il n'existe plus aucun sujet de plaintes, à l'heure actuelle.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami vient de parler de la réserve des Indiens de Caughnawaga, et à ce propos je désire lui offrir mes remerciements pour l'encouragement qu'il a bien voulu accorder au petit hôpital qui existe sur la réserve. Les dames qui se dévouent pour cette œuvre espèrent que l'honorable ministre augmentera quelque peu l'allocation l'année prochaine. Le ministre pourrait-il nous dire la somme totale qui a été dépensée pour fournir des soins médicaux aux Indiens de la réserve de Ristigouche?

M. ROCHE: Le docteur F. J. Desmond, $10; le docteur A. Martin, $208.50; le docteur L. G. Pinault, $37.25 et le docteur J. Price, $13.

M. MARCIL: N'est-ce pas l'opinion du ministre que le département et les Indiens s'en trouveraient mieux, si l'on nommait un médecin pour chaque réserve, au lieu d'avoir trois ou quatre médecins qui se transportent d'un endroit à l'autre?

M. ROCHE: D'une façon générale, je crois que ce serait mieux; je vais prendre des renseignements afin de voir si cette idée peut être mise en pratique.

M. MARCIL: J'espère que le ministre trouvera le moyen de réintégrer dans ses fonctions le docteur Pinault, qui est reconnu comme un excellent médecin, et qui a donné entière satisfaction au département dans le passé.

Affaires indiennes, Ontario et Québec.—Frais généraux, $46,075.

M. NESBITT: A quoi servira ce crédit?

M. ROCHE: Ce crédit est destiné à défrayer le coût entier de l'administration des différentes agences indiennes dans Ontario et Québec. La population, qui habite ces réserves s'élève à environ 26,000 âmes.

M. NESBITT: Cela comprend le traitement des fonctionnaires?

M. ROCHE: Cela comprend: le traitement des fonctionnaires, les loyers des bureaux, frais de voyage et frais généraux relatifs au maintien de ces diverses agences.

M. MARCIL: A-t-on l'intention d'augmenter les traitements des agents des Indiens, des instituteurs, etc.?

M. ROCHE: Il n'y a rien à cet effet dans les crédits principaux.

Affaires indiennes, Nouvelle-Ecosse.—Appointements, $1,600.

M. A. W. CHISHOLM: Pour qui ces appointements sont-ils votés?

M. ROCHE: Pour les agents dans les différents comtés.

M. A. W. CHISHOLM: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous donner les noms de ces agents?

M. ROCHE: Voici la liste des agents:

	1914-1915.
George Hoyt, Annapolis	$ 50
R. A. Harris, Digby	100
C. E. Beckwith, King	100
C. Harlow, Queen	100
N. P. Freeman, Lunenburg	100
D. Chisholm, Halifax	100
A. Wallace, Hants	50
Joseph Stephens, Windsor, Hants	50
R. H. Smith, Colchester	50
J. A. Johnson, Cumberland	100
Rév. J. D. McLeod, Pictou	100
John Cameron, Antigonish et Guysborough	100
R. L. McDonald, Richmond	100
Rév. D. McPherson, Inverness	100
C. J. Sparrow, North-Sydney et Sydney	100
Rév. D. J. McIntosh, Victoria	100
W. H. Whelan, Yarmouth	50
John Hipson, Shelbourne	50
A. R. McDonald, réserve Eskasoni, comté du Cap-Breton	100

M. CARROLL: Quelles sont les fonctions que doivent remplir ces agents?

M. ROCHE: Ils doivent secourir les Indiens qui sont dans la misère, voir à ce qu'ils ne manquent pas de provisions, et s'occuper de l'administration générale des agences indiennes.

M. STANFIELD: Comment se fait-il qu'on paie ces agents $50 dans certains comtés, et qu'on accorde $100 à des agents installés ailleurs?

M. ROCHE: Il y a dans certaines agences beaucoup plus d'Indiens que dans d'autres, ce qui fait une différence très sensible au point de vue du travail à faire.

M. CHISHOLM: Est-ce $100 par mois?

M. ROCHE: Non, par année.

M. CHISHOLM: Quand le docteur J. J. Cameron a-t-il été nommé pour Antigonish et Guysborough et qui a-t-il remplacé?

M. ROCHE: Il a remplacé M. W. C. Chisholm qui a démissionné il y a quelques mois.

M. SINCLAIR: Combien compte-t-on d'Indiens à la Nouvelle-Ecosse et ce nombre augmente-t-il ou décroît-il?

M. ROCHE: Il reste à peu près stationnaire. On compte 2,018 Indiens dans cette province.

M. CARROLL: Le docteur Sparrow, de Sydney, est-il le médecin qui soigne les Indiens de la réserve établie à cet endroit?

M. ROCHE: Oui.

M. CARROLL: Remplit-il également la fonction d'agent des Indiens?

M. ROCHE: Oui.

M. CARROLL: Est-ce là l'usage établi?

M. ROCHE: Oui, son prédécesseur était chargé du même travail.

M. CHISHOLM: Quel est le nom du médecin des réserves d'Antigonish et de Guysborough et quand cet homme a-t-il été nommé?

M. ROCHE: Son nom est W. F. McKinnon et son traitement est de $250.

M. CHISHOLM: Quel est le nom du médecin qui a été nommé au cours de l'automne de 1911, et pourquoi l'a-t-on remercié de ses services?

M. ROCHE: Je n'ai pas ce renseignement par devers moi; mais je le communiquerai plus tard à l'honorable député.

M. CHISHOLM: L'honorable ministre pourra-t-il nous dire pourquoi on a nommé d'abord le docteur J. J. Cameron et pour quelle raison on s'est dispensé des services de cet homme et nous renseigner sur la date de sa révocation?

M. ROSS: Je crois savoir qu'on a changé le médecin de l'agence Muncey depuis le mois de septembre 1911, et je voudrais demander pourquoi on en a agi ainsi et quelle était la rétribution de l'ancien médecin et celle de son successeur.

M. ROCHE: Je crois que le médecin chargé auparavant de cette réserve était le docteur Mitchell à qui l'on payait $500. Le docteur Wood l'a remplacé et je crois que les honoraires ont été quelque peu augmentés.

M. ROSS: S'agit-il du même docteur Wood qui était chargé de la distribution des faveurs ministérielles dans Middlesex-ouest?

M. ROCHE: Non. On m'informe que le docteur Wood a abandonné cette fonction de distributeur des faveurs ministérielles, si jamais il l'a exercée.

M. ROSS: L'honorable ministre peut-il me renseigner sur ce point-là?

M. ROCHE: Non, je ne le puis.

M. ROSS: J'estime que le ministre devrait s'informer à ce sujet.

M. ROCHE: Je sais que j'ai informé ce fonctionnaire qu'il devait abandonner cette manière d'agir.

M. ROSS: Si le ministre veut se renseigner, il constatera que le docteur Wood a été chargé de la distribution des faveurs ministérielles dans ce district et ce, contrairement à la règle établie par le Gouvernement, qui défend à un fonctionnaire public de prendre une part active aux luttes politiques. On verra qu'alors qu'il était au service de l'Etat il s'est montré partisan actif dans les questions politiques et qu'en conséquence, conformément à la règle établie, il mérite qu'on le prive de son emploi. A mon avis, le renseignement que le ministre m'a fourni au sujet du médecin que le docteur Wood a remplacé, est loin d'être exact. Je voudrais savoir pourquoi on a remercié de ses services le docteur Dewar et pourquoi le docteur Wood l'a remplacé et s'il y a une différence quelconque dans le chiffre des appointements payés à l'un et à l'autre.

[M. Roche.]

M. ROCHE: On m'informe qu'il y avait auparavant deux médecins chargés de cette besogne, le docteur Mitchell et le docteur Dewar. On nous a adressé de nombreuses plaintes au sujet du travail inefficace qu'ils accomplissaient.

M. ROSS: Des plaintes par écrit?

M. ROCHE: J'ignore ce détail, mais je suis porté à croire qu'on s'est plaint directement à moi à propos de ces deux fonctionnaires.

M. ROSS: Si ces plaintes sont par écrit, l'honorable ministre voudra-t il les déposer sur le bureau?

M. ROCHE: Oui. Le docteur Wood les a remplacés.

M. ROSS: Quelle est la différence entre les appointements?

M. ROCHE: Le docteur Wood reçoit $150 de plus que ce que ses prédécesseurs ne retireraient.

M. ROSS: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de vérifier ce détail pour me renseigner exactement.

M. CHISHOLM: Existe-t-il un règlement quelconque qui défend à un agent des Indiens de vendre lui-même des marchandises aux Indiens et de réclamer le prix de ces articles au ministère?

M. ROCHE: Les règlements du ministère défendent à un agent des Indiens de vendre lui-même directement des marchandises aux Indiens et de se faire remettre ensuite le prix de ces articles par le Trésor.

M. W. CHISHOLM: De vendre directement ou indirectement?

M. ROCHE: Oui.

M. ROSS: Quelle était la nature de la plainte contre les docteurs Dewar et Mitchell?

M. ROCHE: Je crois que ce changement s'est opéré alors que je n'étais pas au pays, mais je me rappelle qu'il y avait, dans l'Ontario occidental, un certain docteur Mitchell qu'on accusait de négliger les devoirs de sa fonction et de répondre rarement, lorsqu'on avait besoin de ses services. A moins qu'on ne trouve, dans cette partie du pays, deux docteurs Mitchells, celui dont il s'agit maintenant doit être l'homme mentionné.

M. ROSS: Et le docteur Dewar?

M. ROCHE: Je n'ai pas le moindre souvenir quant à son cas.

M. ROSS: N'était-ce pas parce que l'on accusait le docteur Dewar d'être libéral en politique qu'on en a agi ainsi à son endroit?

M. ROCHE: Je ne connais absolument rien de cette affaire.

M. CARROLL: Combien compte-t-on de surintendants des agences indiennes dans la Nouvelle-Ecosse?

M. ROCHE: Un seul, M. Boyd.

M. CARROLL: Tous les agents des Indiens sont-ils réellement sous son autorité?

M. ROCHE: Il a la direction générale de toutes les agences.

M. CARROLL: Quelles réparations a-t-on faites à la salle du conseil des Indiens de l'île Chapelle, dans le comté de Richmond, et à quoi sert cette salle.

M. ROCHE: Depuis nombre d'années, les Indiens ont eu une salle municipale générale à cet endroit. Ils s'y réunissaient, au moins une fois l'an, pour y tenir une retraite et pour discuter et expédier les affaires qui les intéressaient. L'incendie consuma cette salle et, vu que ces gens ne possédaient pas les ressources pécuniaires requises pour reconstruire la maison incendiée, nous avons convenu, s'ils consentaient à fournir les matériaux, de leur procurer les ouvriers voulus, etc.

M. ROSS: Payez-vous des honoraires fixes aux médecins qui donnent leurs soins aux malades, ou bien leur accordez-vous une indemnité supplémentaire dans les cas d'épidémies?

M. ROCHE: Le médecin reçoit des honoraires fixes pour les soins médicaux qu'il donne; mais, dans le cas d'une épidémie, ou s'il doit faire une opération sérieuse qui est un service extraordinaire, on lui accorde quelquefois une allocation supplémentaire.

M. ROSS: Combien a-t-on payé au docteur Wood, depuis que le Gouvernement l'a nommé médecin des Indiens du comté de Middlesex?

M. ROCHE: Je n'ai pas ce renseignement sous la main.

Affaires indiennes, Nouvelle-Ecosse.—Secours et graines de semence, $5,000.

M. A. W CHISHOLM: A quoi servira ce crédit?

M. ROCHE: La plus grande partie de ce crédit est destinée à secourir les Indiens âgés, à faire exécuter les réparations nécessaires aux maisons des Indiens, et le reste. Une très faible portion de cette somme sera consacrée à l'achat de graines de semence.

M. SINCLAIR: Comment se fait la distribution des graines de semence?

M. ROCHE: Par l'intermédiaire de l'agent des Indiens qui recommande cette distribution.

Affaires indiennes, Nouvelle-Ecosse.—Pour encourager l'agriculture, $1,000.

M. A. W. CHISHOLM: Combien reçoit l'instituteur de Whycocomagh pour enseigner aux Indiens la manière de cultiver la terre?

M. ROCHE: Je ne trouve dans le rapport de l'auditeur général rien qui indique que nous avons payé une somme quelconque à cet instituteur pour ce travail, l'an dernier.

M. WILLIAM CHISHOLM: Il y a $1,000 pour encourager l'agriculture et $1,500 destinés aux agents, ce qui semble indiquer que ce sont les agents et non pas les Indiens qui sont les pupilles de la nation. Si l'on veut faire quelque chose de pratique en vue d'encourager les Indiens à s'intéresser à la culture, il nous faudra augmenter ce crédit, et fournir tout d'abord, à ces Indiens les instruments aratoires indispensables. Si l'on divise $1,000 entre les différentes agences, chacune de ces dernières ne recevra qu'une somme très minime. Je crois qu'on devrait augmenter le chiffre de ce crédit.

M. ROCHE: Les Indiens sont probablement à ce point indifférents qu'ils n'ont pas besoin que le Gouvernement les aide beaucoup sous ce rapport.

M. W. CHISHOLM: Peut-être le ministre pensait-il qu'une diminution de droits sur les instruments aratoires, promise par le ministre des Finances dans son exposé du budget, permettrait aux Indiens de se tirer d'affaires sans qu'il fût besoin d'augmenter ce crédit.

M. ROCHE: J'ai ici une liste de l'augmentation dans leurs récoltes: 5,510 boisseaux de pommes de terre, 178 boisseaux de navets, 620 boisseaux d'avoine, 40 boisseaux d'orge, 12 et demi de maïs, 35 de fèves, 53 de pommes. De sorte qu'ils réussissent très bien.

Affaires indiennes, Nouvelle-Ecosse.—Soins médicaux et médicaments, $5,000.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre voudra-t-il donner les noms des médecins et ce qui leur a été payé?

M. ROCHE: Docteurs J. A. McDonald, Richmond, $250; George McNally, King's-West, $200; A. M. Hebb, Lunenburg-East, $50; C. S. Marshall, Lunenburg-West, $60; H. N. McDonald, réserve Whycocomagh, Inverness, $175; J. G. Macauley, réserve Malagawatch, Inverness, $100; Hector A. Grant, Victoria, $325; C. J. Sparrow, Cap-Breton, $350; W. F. McKinnon, Antigonish, $250; C. H. Morris, Martook, Hants, $75; J. McKenzie, Pictou, $200; R. Withers, Lequille, Annapolis, $50; J. A. Sponagle, Middleton, $50; H. V. Kent, Colchester, $150; E. O. Hallett, Weymouth, Digby, $100; C. C. Archibald, Bear-River, $250; T. R. Ford, Milton, comté de Queen's, $100; W. H. Cole, Bridgewater, Lunenburg, $50; —. ——, Parrsborough, Cumberland, $200; A. Culton, Shubénacadie, Hants, $150; W. B. Moore, King's-East, $200.

M. LAW: A-t-on nommé un remplacant au docteur Millar, à Tusket, dans le comté de Yarmouth? Il a donné sa démission et est parti.

M. ROCHE: Je crois que le docteur Bethune a été nommé à sa place.

M. MACDONALD: Le département se propose-t-il d'acheter d'autres terrains pour la réserve à Pictou-Landing?

M. ROCHE: Non. Je ne crois pas que personne ait demandé cela.

M. A. W. CHISHOLM: A certains endroits, particulièrement dans le comté d'Antigonish, on laisse pousser le foin d'année en année sans le couper sur les réserves. J'ai demandé, au commencement de la session, si l'on se proposait de louer la réserve indienne à Heatherton. Je crois que l'on m'a répondu que la question était à l'étude. Je désire savoir si le ministre a demandé des soumissions, ou si l'agent aura le privilège de la cultiver, comme il l'a eu jusqu'à présent?

M. ROCHE: Ce n'est pas une chose de grande valeur, mais nous nous proposons de demander des soumissions.

Affaires indiennes, Nouvelle-Ecosse.—Réparations des chemins et fossés, $600.

M. A. W. CHISHOLM: Le ministre voudra-t-il nous dire combien on a dépensé à la réserve indienne du comté d'Inverness?

M. ROCHE: Réserve Malagawatch, $204.38; réserve de Middle-River, $1,099.93; Whycocomagh, $101.61.

M. A. W. CHISHOLM: Le ministre peut-il me donner les noms de ceux qui ont surveillé les travaux?

[M. Sinclair.]

M. ROCHE: Le rapport de l'auditeur général ne donne pas les noms; mais je puis les avoir si l'honorable député le désire.

M. ROSS: A quelle date M. Wood a-t-il été informé qu'il ne devra plus exercer le patronage?

M. ROCHE: Je ne me rappelle pas la date. Mais je me souviens qu'il m'a écrit qu'il occupait une charge politique et me demanda s'il devait la conserver. Je lui répondis qu'il devait l'abandonner, qu'aucune personne occupant un emploi du Gouvernement devait se mêler de politique, et je crois qu'il a suivi cet avis.

M. ROSS: Le 8 décembre 1913, M. Wood écrivit une lettre dans laquelle il demandait la destitution d'un certain directeur de la poste. Ainsi donc, en novembre dernier, le docteur Wood alors qu'il était médecin des Indiens, s'occupait activement de politique, si activement qu'il exerçait le patronage dans sa région. Si le ministre lui a fait savoir qu'il devait observer la règle défendant à ceux qui tiennent un emploi du gouvernement de se mêler de politique, et qu'il n'a pas observé cette règle, je crois que le ministre devrait prendre les moyens d'appliquer la loi dans ce cas-ci. Le ministre doit certainement comprendre qu'il est à propos et nécessaire pour lui d'agir.

M. ROCHE: Il y a déjà cinq mois de cela, et je suis certain que c'est après cette date que j'ai appris pour la première fois ce que faisait le docteur Wood. Naturellement, dès que j'ai été averti—et je ne pouvais pas agir plus vite—je lui ai dit ce qu'il avait à faire, et j'ai confiance qu'il a suivi mes ordres depuis ce temps-là.

M. ROSS: Le ministre me laissera-t-il savoir si c'est réellement avant cette date?

M. ROCHE: Oui.

M. A. W. CHISHOLM: Combien le ministre se propose-t-il de dépenser pour les chemins sur la réserve de Whycocomagh?

M. ROCHE: Nous nous proposons de dépenser $300.

M. CHISHOLM: Il y a deux milles de chemin qui traversent cette réserve, et ils sont en très mauvais état.

Affaires indiennes, Nouvelle-Ecosse.—Reconstruction de la salle du conseil des Indiens et de la chapelle, $2,500.

M. ROCHE: Nous employons souvent les Indiens à des travaux de ce genre, et nous ne croyons pas nécessaire de demander des

soumissions lorsque la somme à dépenser est petite. Nous considèrerons de quelle façon ces travaux devront être faits, mais le mode le plus économique sera peut-être d'employer des Indiens

M. SINCLAIR: Est-ce la première fois que le département construit une salle de conseil pour les Indiens en Nouvelle-Ecosse?

M. ROCHE: C'est probablement la première fois, mais l'ancienne salle a été incendiée, et comme les Indiens n'ont pas d'argent, ils ne peuvent pas la reconstruire.

M. CARROLL: Le seul édifice qui a été incendié à cet endroit, à ma connaissance, était une vieille église.

M. ROCHE: On m'informe qu'il y a une église en cet endroit; on l'appelle l'église Burnt. Je ne sais pas si on l'utilise pour des fins religieuses.

M. CARROLL: Si l'objet de ce crédit est de reconstruire la chapelle des Indiens sur l'île de la Chapelle, la somme n'est pas trop forte; mais si c'est pour construire une salle ordinaire de conseil, je crois la somme un peu forte. Vous pouvez construire une demeure magnifique dans cette partie du pays pour $2,500.

M. ROCHE: Il n'y a pas nécessité de dépenser toute cette somme.

Affaires indiennes, Nouveau-Brunswick.—Réparations des chemins, $450.

M. MICHAUD: Il y a un bout de chemin d'un mille ou un mille et demi que l'on appelle le chemin public, qui longe la réserve indienne dans le comté où je demeure. J'appellerai l'attention du ministre sur le fait que l'argent que la Chambre vote ne nous arrive que dans les mois de juillet et août, lorsqu'il est presque trop tard pour qu'il soit employé utilement. Si nous pouvions avoir l'argent dans le mois de mai ou de bonne heure dans le mois de juin, afin qu'on puisse le dépenser dans la première partie de l'été, il rendrait beaucoup plus de services.

M. ROCHE: De quelle réserve l'honorable député parle-t-il?

M. MICHAUD: De la réserve d'Edmunston. Règle générale, le département ne nous envoie l'argent que tous les deux ans; il devrait nous l'envoyer tous les ans. La municipalité dépense une certaine somme sur ce chemin, mais nous ne pouvons obtenir aucune aide de la province, et généralement le chemin est en très mauvais état au printemps et même lorsque l'été est assez avancé.

Affaires indiennes, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, et territoire du Nord-Ouest.—Bestiaux, $9,480.

M. WARNOCK: A quoi emploiera-t-on cet argent?

M. ROCHE: A acheter des bestiaux de race.

M. WARNOCK: Pendant les deux ou trois dernières années, on a abattu sur la réserve des Piegans un grand nombre de juments et étalons appartenant aux Indiens; parce qu'ils étaient atteints de maladies contagieuses, et le Gouvernement a payé une indemnité. Cet argent a-t-il été remis directement aux Indiens, ou est-il déposé en fidéicommis entre les mains de l'agent des Indiens?

M. ROCHE: Il est payé aux Indiens par l'entremise de l'agent.

M. WARNOCK: Une partie de ces bestiaux appartient aux Indiens, et les autres au département. Quant à ceux qui appartiennent au département, je suppose que l'argent qui est donné comme indemnité dans des cas de ce genre, sert à acheter des étalons pour l'usage de la réserve?

M. ROCHE: Les Indiens peuvent employer l'argent de la façon qu'ils voudront; et ils peuvent s'en servir, s'ils le désirent, pour acheter d'autres bestiaux.

M. WARNOCK: Mais ils n'y sont pas tenus nécessairement?

M. ROCHE: Non.

Affaires indiennes, Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest.—Secours aux Indiens indigents, $142,140.

M. DOUGLAS: C'est une forte somme; le ministre voudra-t-il donner quelques explications au comité?

M. ROCHE: La somme demandée pour le Manitoba est $33,062; pour la Saskatchewan, $109,086 et pour l'Alberta, $104,000.

M. DOUGLAS: Qu'est-ce qu'un Indien indigent?

M. ROCHE: C'est un Indien qui, par cause de l'infirmité ou autre raison, est incapable de pourvoir à ses besoins, et dont le département doit prendre soin.

Affaires indiennes, Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest.—Hôpitaux, médicaments, etc., $104,042.

M. DOUGLAS: Ces hôpitaux sont-ils sur des réserves indiennes.

M. ROCHE: Les hôpitaux destinés aux Indiens se trouvent dans les réserves, mais quelques Indiens sont dirigés sur d'autres

hôpitaux et, alors, nous sommes obligés d'acquitter le coût des soins médicaux.

M. DOUGLAS: Je vois, dans le rapport de l'auditeur général, qu'on y fait mention de 600 livres de thé fournis par H. N. Bate et fils, d'Ottawa, pour l'agence du Lac-au-Canard, dans la Saskatchewan, et de couvertures de laine achetées de G. M. Garland et fils, d'Ottawa également. Je lis ensuite que la maison Greenshields, de Montréal, a fourni des marchandises destinées à cette agence. N'y a-t-il pas ici erreur, sinon, pourquoi a-t-on acheté ces marchandises à un endroit aussi éloigné de cette réserve?

M. ROCHE: Toutes ces marchandises sont fournies d'après une soumission acceptée à la suite d'un avis d'adjudication. Ce sont les soumissionnaires qui demandent les prix les moins élevés qui obtiennent l'entreprise de fournir ces articles. Si ceux-ci sont achetés dans l'Est, on les livre à Winnipeg où il y a un entrepôt, et nous acquittons le coût du transport de cet endroit aux réserves.

Affaires indiennes, Colombie-Anglaise.—Frais de voyage, $16,000.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre voudrait-il expliquer ce crédit?

M. ROCHE: Nous avons, à la Colombie-Anglaise, des agents qui sont obligés de se rendre bien loin pour des fins d'inspection. En outre, nos agents doivent parcourir de grandes étendues de territoire pour voir à ce que la loi soit observée et à ce qu'il ne vende pas de liqueurs enivrantes aux Indiens, et le reste. Les distances parcourues, dans le cas de la Colombie-Anglaise, sont plus considérables, proportion gardée de celles des autres provinces; aussi, les frais de déplacement sont-ils plus élevés.

M. DOUGLAS: Si je ne me trompe, on a remercié de ses services M. Mann, agent à la réserve de Hobbema. Cet homme avait été au service de l'Etat durant trente-cinq ans. J'aurais cru que le département, vu que la santé de ce fonctionnaire laissait grandement à désirer, aurait manifesté l'intention de le traiter avec quelque humanite.

M. ROCHE: M. Mann est un fonctionnaire très avancé en âge et on a retenu ses services comme conseiller expert, aux appointements de $600 environ.

M. DOUGLAS: Très bien.

[M. Roche.]

Affaires indiennes, Colombie-Anglaise.—Arpentages, $10,000.

M. DOUGLAS: Qu'entend-on par ces arpentages?

M. ROCHE: Les arpentages des réserves indiennes.

Ecoles indiennes, $948,115.

M. A. W. CHISHOLM: Quel est l'instituteur de l'école de la réserve de Malagawatch, Nouvelle-Ecosse?

M. ROCHE: Je ne puis fournir ce renseignement en ce moment même. Si je ne me trompe, l'école de cette réserve est présentement fermée.

M. A. W. CHISHOLM: Y avait-il un instituteur à cette réserve, l'automne dernier?

M. ROCHE: Je me procurerai ce renseignement pour mon honorable ami.

M. A. W. CHISHOLM: Je viendrai à l'aide du ministre. On m'a informé qu'un jeune Indien enseigne à cet endroit et je voudrais savoir s'il possède les aptitudes et la science requises.

M. ROCHE: Je me procurerai ce renseignement.

M. CARROLL: Je voudrais faire allusion à un sujet qui a déjà été soulevé, en cette Chambre, je veux parler de l'instituteur de Saint-Pierre. L'inspecteur provincial des écoles, M. T. G. McNeil, a refusé de visiter cette école ou de s'en occuper, sous le prétexte que l'instituteur ne possédait pas les capacités requises. Ce jeune homme fut nommé après la démission de Mlle Devereaux, et je voudrais savoir s'il possède véritablement les capacités nécessaires.

M. ROCHE: Voilà ce que je ne puis dire à l'honorable député.

M. CARROLL: Il est véritablement étrange qu'on nous demande d'adopter des crédits se rapportant à l'instruction des Indiens de tout le pays, sans qu'on nous mette en état de savoir si les instituteurs possèdent réellement les aptitudes requises. J'estime que le ministre devrait pouvoir dire si ce sont des instituteurs diplômés ou des hommes qui viennent du fond des bois qui font la classe aux enfants indiens de la Nouvelle-Ecosse.

M. ROCHE: Je pense qu'on n'emploi dans ces écoles que des instituteurs qui possèdent les capacités voulues.

M. CARROLL: On a établi jusqu'à l'évidence, l'an dernier, en cette enceinte même, que le jeune homme qui avait succédé à Mlle Devereaux, ne réunissait pas les conditions requises par la loi provinciale relative à l'instruction publique dans la Nouvelle-Ecosse.

M. ROCHE: Je me rappelle vaguement avoir lu les documents qui se rapportent à cette question, et je me souviens aussi vaguement de la discussion qui s'est engagée à propos de cette affaire. Je pense qu'on a congédié mademoiselle Devereaux pour des motifs très suffisants, entre autres, celui ayant trait à ce détail qu'elle ouvrait la classe après dix heures le matin.

M. CARROLL: Je n'ai rien à redire au sujet du congé définitif qu'on lui a donné, mais je m'attaque au fait que la personne choisie pour remplacer cette institutrice ne possédait pas les aptitudes requises pour remplir la fonction d'institutrice.

L'inspecteur provincial des écoles a refusé, pour cette raison, de visiter cette école. Le ministre a-t-il cherché à fournir à cette école un instituteur munis des certificats requis?

M. A. W. CHISHOLM: Je crois que le ministre conviendra qu'il y a lieu de s'occuper si les instituteurs des écoles indiennes ont les certificats voulus. Il ne suffit pas d'affirmer que ces instituteurs sont capables. Il y a des conditions que les titulaires des écoles sont tenus de réunir pour se conformer aux lois sur l'enseignements dans chaque province, et le ministre ne peut s'attendre à ce que ces écoles indiennes soient sur un bon pied s'il ne voit à ce que les instituteurs aient leurs diplômes. Je ne puis comprendre comment celui de Malagawatch puisse avoir les capacités nécessaires. J'ai eu l'occasion de recommander une couple de personnes pour l'enseignement dans ces écoles indiennes, mais j'ai eu soin de voir à ce qu'elles fussent autorisées à enseigner d'après les lois provinciales.

M. ROCHE: Je crois savoir que les instituteurs sont nommés sur la recommandation des agents et des inspecteurs des Indiens. Personnellement, je ne suis au courant d'aucune plainte au sujet de l'incompétence de ces instituteurs, excepté le cas dont nous nous sommes occupés l'an dernier, je ne crois pas que cet instituteur soit encore au service du département. Il se peut qu'il ait acquis depuis ses certificats. Ce n'est pas une chose très rare d'avoir des instituteurs indiens.

M. A. W. CHISHOLM: Je comprends cela. Je n'attaque pas sa nomination parce que c'est un Indien, mais parce que je connais cet homme très bien et je ne puis me rendre compte de ces capacités. Voilà tout. On engage des instituteurs qui n'ont pas de certificat. Dans certains cas, il est possible que leur enseignement ait quelque succès, mais c'est ouvrir la porte à des abus graves. Il se peut que la politique ait quelque chose à faire là dedans et qu'un inspecteur recommande une personne qui n'a pas les certificats nécessaires, mais si cette pratique doit être suivie, il devra s'ensuivre des ennuis sans nombre.

M. ROCHE: Nous avons pour règle d'avoir des instituteurs diplômés chaque fois que la chose est possible, mais dans certains cas il nous est impossible d'obtenir des instituteurs pour les écoles indiennes et alors nous prenons la personne la plus capable parmi celles que nous pouvons avoir.

M. DOUGLAS: Comment cet argent est-il distribué entre les provinces?

M. ROCHE: Ontario, $126,825; Québec, $12,040; Nouvelle-Ecosse, 5,125; Nouveau-Brunswick, $6,525; île du Prince-Edouard, $400; Manitoba, $249,280; Saskatchewan, $157,095; Alberta, $138,175; territoires du Nord-Ouest, $18; Colombie-Britannique, $216,800; Yukon, $9,750; généralement, $8,000.

M. SINCLAIR: Combien d'instituteurs sont employés et quelles classes font-ils?

M. ROCHE: Il y a 249 externats; 58 pensionnats, et 19 écoles industrielles; en tout 326 établissements.

M. DOUGLAS: L'enseignement des écoles industrielles est-il satisfaisant?

M. ROCHE: En certains endroits, il est très satisfaisant.

M. DOUGLAS: C'est un système d'enseignement plus dispendieux, n'est-ce pas?

M. ROCHE: C'est une méthode assez dispendieuse, mais très effective pour enseigner aux Indiens à améliorer leur position et les préparer à différentes occupations.

M. DOUGLAS: L'école d'Elkhorn semble faire du bon travail. Si on établissait un plus grand nombre d'écoles de ce genre, on pourrait probablement se dispenser d'un

certain nombre d'externats. Les écoles industrielles demandent peut-être des instituteurs mieux rétribués, parce qu'ils doivent être des spécialistes en certaines lignes. Les garçons apprennent à faire des travaux qui leur rapporteront de bons salaires, s'ils veulent se livrer au travail; les filles apprennent les arts ménagers et la couture.

M. ROCHE: Elkhorn a le modèle des écoles industrielles.

M. CARROLL: Le ministre voudra-t-il me donner les renseignements que j'ai demandés sur l'instituteur de Saint-Pierre? Personnellement, je n'y ai aucun intérêt, mais j'ai promis de mentionner la chose au ministre.

M. ROCHE: J'ai pris la chose en note.

Affaires indiennes.—A. J. Boyd, inspecteur des provinces Maritimes, $1,600; inspecteur et évaluateur du bois, $1,200.

M. CARROLL: Quels sont les devoirs de l'inspecteur du bois?

M. ROCHE: Cet inspecteur se nomme A. J. Boyd; il est surintendant du Nouveau-Brunswick et des autres Provinces maritimes. Il a la charge de toutes les agences. L'inspecteur et évaluateur du bois est M. George Shaw, de Thessalon, et il reçoit $1,200. Il y a environ 400 lots non concédés et non vendus sur les terres des Indiens au nord du lac Huron, et le travail de M. Shaw consiste à évaluer le bois sur les terrains qui sont vendus.

Pour payer aux Indiens qui font rétrocession de leurs terres à l'Etat sous l'empire des disposition de l'article 70 de la loi concernant les Indiens, remboursement devant se faire avec le produit des terres, $50,000.

M. SINCLAIR: De quelles terres s'agit-il ici?

M. ROCHE: Lorsque nous demandons la cession d'un terrain en vertu de la loi concernant les Indiens, ceux-ci ont droit à 50 p. 100 du produit de la vente, et c'est à même ce crédit que la somme leur est payée.

M. DOUGLAS: Le ministre pourrait-il me dire si des terrains seront vendus dans l'Alberta cette année?

M. ROCHE: Il y a eu quelques cessions près de Calgary sur la réserve des Sarcis, mais nous n'avons pas encore décidé quand la vente aura lieu.

M. SINCLAIR: Par quel moyen le ministre arrive-t-il à cette estimation de $50,000.

[M. Douglas.]

M. ROCHE: C'est le crédit que l'on vote tous les ans.

M. SINCLAIR: Est-ce un fonds qui est à la disposition du département quand il lui faut payer aux Indiens les terres qui ont été vendues?

M. ROCHE: Ce fonds sert à faire des avances aux Indiens au moment de la cession de leurs terres.

Secours aux indiens indigents dans les régions éloignées, $35,000.

M. LEMIEUX: Qu'appelez-vous régions éloignées?

M. ROCHE: Les territoires du nord, tels que l'Ungava, et le bassin du Mackenzie.

Pour empêcher la propagation de la tuberculose parmi les Indiens, $10,000.

M. A. W. CHISHOLM: Quel moyen prend-on pour empêcher la propagation de la tuberculose?

M. ROCHE: Cet argent est employé pour soigner à l'hôpital ceux qui peuvent y aller, appliquer des méthodes sanitaires, démolir les maisons infectées et en reconstruire d'autres, afin d'empêcher la propagation de la maladie. Nous nous proposons de porter plus d'attention à ces mesures hygiéniques dans l'avenir que nous ne l'avons fait dans le passé. Nous avons reçu plusieurs plaintes que la tuberculose existait dans quelques-unes des réserves, et nous voulons enseigner aux Indiens la nécessité de prendre des mesures sanitaires pour empêcher la propagation de cette maladie.

M. CHISHOLM: La tuberculose paraît-elle diminuer par les Indiens? On nous dit que les Indiens sont beaucoup victimes de cette maladie.

M. ROCHE: Je regrette de dire que la maladie ne diminue pas.

M. LEMIEUX: Cependant la population augmente.

M. ROCHE: Très peu.

Subvention au fonds des Indiens (en fidéicommis) n° 310, pour la suppression du trafic des liqueurs enivrantes, $9,000.

M. CARROLL: Comment sera employé cet argent?

M. ROCHE: L'intention est de venir en aide au fonds des Indiens, en fidéicommis, qui reçoit la moitié des amendes imposées, et supporte les frais de service de répression, des agents et de la police qui appliquent la loi, et empêchent la vente illégale de boissons enivrantes aux Indiens.

M. CARROLL: Le département fait-il quelque chose pour empêcher la vente de liqueurs enivrantes aux Indiens dans les Provinces maritimes?

M. ROCHE: Nos agents sur les réserves veillent à cela.

M. CARROLL: Qui veille à cela dans la ville de Sydney?

M. ROCHE: L'agent demeure tout près de la réserve de cet endroit.

M. CARROLL: Je ne blâmerai pas particulièrement l'agent de ne pas consacrer beaucoup de son temps à chercher à découvrir ceux qui vendent des boissons enivrantes aux Indiens. La situation à Sydney est toute particulière. La prohibition des liqueurs est censée en vigueur, mais, comme fait, la vente des liqueurs enivrantes se fait ouvertement et malheureusement on en vend très souvent aux Indiens. Il n'est pas rare de voir une femme indienne ivre dans la rue. Naturellement, le médecin de la réserve ne peut pas s'occuper de cela, mais dans une ville comme Sydney, qui a une population de 20,000 âmes et une réserve indienne tout près, je croirais que le département devrait payer un petit traitement à un sergent de police, par exemple, qui s'occuperait particulièrement d'empêcher la vente de boissons enivrantes aux Indiens. Ces derniers, malheureusement, prennent vite le goût des boissons enivrantes, dont l'usage leur est très dommageable de plusieurs façons. Le danger n'est pas aussi grand sur les réserves de Malagahatch et Whycocomah, parce que les Indiens n'y ont pas la même facilité d'avoir de la boisson.

Ceux qui vendent des liqueurs enivrantes aux Indiens à Sydney sont pourcuivis de temps à autre, mais la grande difficulté, c'est de mettre la main sur des fonctionnaires qui s'intéresseraient d'une façon particulière à faire respecter la loi.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 7 avril 1914.

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

DEPOT D'UN RAPPORT ET DE DOCUMENTS.

L'hon. MARTIN BURRELL dépose le rapport sur les fermes expérimentales pour l'année terminée le 31 mars 1913.

L'hon. J. D. HAZEN depose les documents concernant les règlements sur la pêche du homard établis par décret du conseil le 25 mars 1914.

1re LECTURE

De quatre projets de loi:

Bill n° 150, présenté par M. Nickle, tendant à l'autorisation de la Prudential Life of Canada

Bill n° 151, présenté par M. Fripp, pour faire droit à Charles Low Hutcheon.

Bill n° 152, présenté par M. W. H. Bennett, pour faire droit à Jessie Eleanor Grasset Parkhurst.

Bill n° 153, présenté par M. Carvell, pour faire droit à William Godfrey Thorp.

AUGMENTATION DE TRAITEMENTS DANS LE PERSONNEL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le très hon. R. L. BORDEN propose:

Que la recommandation de l'honorable Orateur, déposée sur le bureau de la Chambre le 2 avril courant, au sujet de l'augmentation annuelle du traitement de certains fonctionnaires, commis et employés de la Chambre, y compris un commis dans le bureau conjoint de distribution de la Chambre des communes et du Sénat, sous le régime de l'article 37 de la "Loi de 1908 modifiant la loi du Service civil", soit approuvée.

La motion est adoptée.

M. BORDEN propose :

Qu'un message soit envoyé au Sénat informant leurs Honneurs que cette Chambre a approuvé la recommandation de l'honorable Orateur de la Chambre des communes à l'effet de payer à un commis du bureau conjoint de distribution de la Chambre des communes et du Sénat l'augmentation annuelle de traitement, sous le régime de l'article 37 de la "Loi de 1908 modifiant la loi du Service civil".

La motion est adoptée.

DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): En reprenant le débat sur le budget, ce n'est pas mon désir, monsieur l'Orateur, d'occuper trop longtemps l'attention de la Chambre, bien que je doive avouer qu'il me faudra un temps considérable pour examiner à

fond quelques-unes des questions soulevées hier par le ministre des Finances. S'il est vrai que nous avons écouté avec grand plaisir les déclarations qu'il a faites sur l'état des affaires de la nation—déclarations toujours importantes—il nous a paru très évident qu'il parlait avec beaucoup de contrainte et avec plus ou moins d'énervement. Quelle différence avec les discours du même genre qu'il prononçait au cours des années précédentes, quand il paraissait, si je peux me permettre cette figure, voguer sur des mers estivales et sous des cieux ensoleillés. Il m'a semblé que le ministre avait hier une tendance à nous présenter des excuses pour l'état de choses qui règne actuellement et qu'il éprouvait une certaine inquiétude pour l'avenir. L'honorable ministre avait en effet à s'excuser sur beaucoup de choses et à donner des explications sur autant d'autres. Les fautes d'omission et de commission du Gouvernement actuel sont nombreuses et ont besoin d'abondantes explications. Beaucoup de promesses faites n'ont pas été tenues et il y a eu bien des espoirs déçus à propos des affaires du pays. Si les opérations financières du pays justifient nos critiques sévères, qu'il est de notre devoir comme opposition de faire aussi complètes mais aussi justes que possible, nous avons pourtant, autant que nos honorables adversaires, le désir de voir renaître rapidement la prospérité et la continuation de l'ère de progrès splendide dont nous avons bénéficié au cours d'un passé tout récent encore. Nous sommes animés des mêmes sentiments de fierté que nos honorables adversaires en songeant à l'avenir de notre pays.

Je demanderais maintenant la bienveillante attention de la Chambre pendant que je parlerai brièvement des opérations financières du Gouvernement au cours de l'an dernier. Sur ce point il est sujet aux critiques les plus sévères et particulièrement pour avoir manqué de pressentir des événements qui ne demandaient pas beaucoup de prévoyance et pour n'avoir rien préparé en vue de faire face aux conditions financières qui prédominent actuellement. Le Gouvernement a reçu des avertissements suffisants de l'approche d'une diminution dans le revenu et dans le chiffre des opérations commerciales; ces pronostics nous arrivaient en réalité au moment même ou l'an dernier le ministre des Finances prononçait son discours du budget. Il connaissait les échéances qui devaient être payées ou les emprunts soumis à un rachat et il savait exactement quelle était la portée des obligations prises par le Gouvernement pour l'exercice financier qui vient de se clore. Et pourtant quelle inexactitude dans ses évaluations des opérations financières de l'année ou pour m'exprimer autrement, comme elle a été frappante son incapacité de se conformer à ses prévisions d'il y a un an! Quand il prononçait, l'an dernier, son discours sur le budget, parlant des évaluations du revenu et des dépenses pour le dernier exercice financier, il s'exprimait ainsi: "Sans essayer de prévoir l'avenir avec trop de certitude, j'ai confiance que les revenus de l'année seront suffisants pour faire face probablement à toutes les dépenses, mais certainement à la plus grande partie de celles qui sont imputables sur le compte capital et aux dépenses spéciales".

Suivant la déclaration faite hier dans l'après-midi par le ministre des Finances, les revenus complets de 1914 seront de $163,000,000, tandis qu'en 1913, ils avaient atteint $168,689,000. Il y a donc une diminution de $5,000,000 dans le revenu. Il n'a pu faire face aux dépenses imputables sur le compte capital, qui sont les plus élevées depuis la Confédération et dépassent le revenu de $56,000,000, que pour $34,000,000 et il a été obligé d'ajouter à la dette publique une somme supérieure à $21,000,000. Il n'a pu faire face, avec le surplus, à aucune des dépenses du compte capital spécial, mais il a été obligé de recourir à des emprunts pour les payer. Par exemple, pour effectuer le prêt de $15,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique et acheter les obligations dites de garantie du Grand-Tronc-Pacifique, il a été forcé d'emprunter et les paiements faits sont désignés sous le nom de placement, sans paraître augmenter la dette, mais en réalité ce sont des additions à la dette brute.

En somme, l'année paraît avoir été assez lourde pour le Gouvernement au point de vue financier. Nous constatons que durant cet exercice on a fait à l'étranger trois emprunts permanents qui sont de beaucoup les plus importants au cours de notre histoire. On a négocié des emprunts temporaires en escomptant des bons du trésor. Pendant l'année les bons suivants du trésor ont été escomptés:

25 août 1913, £1,000,000, taux 4⅝ p. 100.
17 septembre 1913, £500,000, taux 4½ p. 100.
17 septembre 1913, £500,000, taux 4¾ p. 100.
17 novembre 1913, £1,700,000, taux 4⅝ p. 100, remboursable le 9 novembre 1914.

En plus à certaines occasions, le montant des crédits en banque a été dépassé pour des sommes appréciables et on a négocié un emprunt temporaire de $1,250,000 pour quatre jours à cinq pour cent d'intérêt. Je suis sûr que le député de Saint-Antoine nous dira que ce n'était pas faire de bonnes opé-

rations que d'escompter des bons du trésor et de négocier un emprunt temporaire dans une année de resserrement financier, parce que cela diminuait les limites d'emprunt des clients des banques canadiennes. Le Gouvernement a été aussi obligé de négocier trois emprunts permanents s'élevant à un total de $12,000,000.

En voici la liste:

25 septembre 1913, £3,000,000.
3 décembre 1913, £4,000,000.
Mars 1914, £5,000,000.

Le premier emprunt a été placé à 99, le deuxième à 97 et le troisième à 99. Ces trois emprunts, y compris l'escompte, ont coûté au pays plus de $2,250,000. Le taux réel de l'intérêt sur le premier emprunt est de 4.200 p. 100, sur le deuxième, de 3.352 p. 100 et sur le troisième et dernier, il dépasse 4 p. 100. Un emprunt global de près de $60,000,000, portant plus de 4 p. 100 d'intérêt, dans une seule année, ce n'est pas une opération dont il y ait lieu de se féliciter.

Etablissons une comparaison entre les opérations financières du dernier exercice et celles de l'exercice précédent. Le résultat de la comparaison est intéressant et plus ou moins étonnant.

Les dépenses imputables sur le fonds consolidé, pendant l'exercice de 1914, ont dépassé de $17,000,000 celles de l'exercice de 1913, et c'est la plus forte augmentation, dans une seule année, que nous ayons eue depuis la Confédération. L'exercice de 1913 s'est soldé par un excédent de $56,500,000 et celui de 1914 se solde par un excédent de $34,000,000. Pour l'exercice de 1913, le revenu a excédé de $24,000,000 les dépenses imputables sur le capital et celles imputables sur le fonds consolidé; cette année nous avons un déficit de $21,000,000. L'honorable député de Saint-Antoine disait l'an dernier qu'il y a déficit quand le revenu ne suffit pas à rencontrer les dépenses ordinaires et les dépenses imputables sur le capital; nous avons donc, cette année, un déficit de $21,000,000.

En 1913, le ministre des Finances a soldé avec l'excédent des recettes $24,000,000 d'échéances; en 1914, pour rencontrer ces échéances il a dû emprunter la somme complète, $9,720,000. En 1913, nous avons appliqué $25,617,000 à réduire la dette de l'Etat; cette année, nous avons augmenté notre dette nette de $21,000,000. En 1914 nous avons fait à notre dette brute la plus forte addition depuis la Confédération, et à notre dette nette une des plus fortes dans toute l'histoire du Canada.

Le ministre des Finances dira à cela que les emprunts faits durant le dernier exercice étaient inévitables et que c'est l'opposition actuelle qui a engagé le pays, lorsqu'elle était au pouvoir, dans des entreprises et des dépenses que le Gouvernement actuel a dû continuer. De mon côté, je répondrai au ministre des Finances que le Gouvernement aurait dû prévoir la crise commercale et l'abaissement du revenu et aurait dû diminuer les dépenses ordinaires, ce qui lui aurait laissé un plus fort excédent sur les dépenses imputables sur le fonds consolidé. Cet argent aurait pu être employé à solder les dépenses spéciales et les dépenses imputables sur le capital et cela eût diminué d'autant les emprunts de l'année.

Les dépenses imputables sur le fonds consolidé auraient pu être considérablement diminuées au lieu de dépasser de $17,000,000 celles de l'exercice précédent.

C'est ce que nous avons demandé l'an dernier, mais le ministre au lieu de diminuer les dépenses ordinaires a demandé au Parlement, pour l'exercice 1913-14, des crédits de $143,212,184 pour les dépenses courantes et de $59,443,000 pour les dépenses imputables sur le capital, sans compter certaines dépenses spéciales, telles que le rachat des obligations du Grand Tronc-Pacifique, le prêt au Grand-Tronc-Pacifique et la subvention au Nord-Canadien. C'était le temps d'opérer des retranchements dans les dépenses ordinaires et c'est ce que le Gouvernement aurait dû faire. Au lieu de réaliser des économies, il a préféré contracter des emprunts onéreux, jusqu'à concurrence de £12,000,000. Cette politique ne pouvait que nuire à notre crédit et à celui de tous les emprunteurs canadiens, dans une année de crise monétaire. Ces fréquents emprunts ont été sévèrement critiqués au Canada et à l'étranger et il n'y a aucun doute que ces critiques ont porté préjudice au commerce, à l'immigration et aux affaires en général. Nous avons le plus grand intérêt à conserver notre crédit intact. Le Canada est un pays qui emprunte et il en sera ainsi pendant encore bien des années. Les valeurs constituent notre plus fort article d'exportation et l'an dernier nous en avons exporté pour environ $375,000,000.

Il y a quelques années, l'honorable député de Saint-Antoine citait une phrase de M. E. R. Wood, de Toronto, qui s'applique exactement à notre crédit et à la réputation de nos valeurs à l'étranger. Voici ce que disait M. Wood:

A cette phase décisive de notre expansion, je n'hésite pas à dire que la réputation de nos valeurs importe plus que la réputation de nos produits matériels, tout importante que celle-ci puisse être en tout temps.

M. Wood avait certainement raison de parler ainsi. Le placement de nos valeurs à l'étranger constitue aujourd'hui notre plus fort article d'exportation et l'an dernier nous en avons exporté pour $277,000,000, dans le Royaume-Uni seulement. Cette exportation dépasse de beaucoup celle de nos produits agricoles, dont elle ne diffère que par la forme. Le blé est un produit que nous vendons à l'étranger; en retour, nous recevons d'autres marchandises où les sommes que ce blé représente sont placées à notre crédit. De même, nous exportons nos valeurs—l'an dernier, nous en avons exporté pour $277,000,000—et nous recevons en retour, exactement ce que nous recevons pour notre blé—nous avons reçu des marchandises où les sommes représentées par ces valeurs ont été portées à notre crédit. Il est donc d'une extrême importance que nos valeurs soient appréciées et bien cotées à l'étranger, puisqu'elles constituent notre principale exportation.

Ce n'est que par l'exportation de ces valeurs que nous pouvons combler l'écart considérable entre nos exportations et nos importations, ce qu'on appelle ordinairement la balance adverse du commerce. Les valeurs vendues à l'étranger sont des exportations; les coupons attachés à ces valeurs sont des importations et il faut tenir compte des uns et des autres dans l'étude des problèmes commerciaux.

L'an dernier, nous avions un extrême intérêt à emprunter le moins possible et nos emprunts ne se seraient pas élevés à $12,000,000 si nous avions diminué nos dépenses courantes; grâce à cette économie une bonne partie des dépenses imputables sur le capital et des dépenses spéciales aurait pu être soldée à même le revenu.

Il n'y a aucun doute que les emprunts du Gouvernement, l'an dernier, ont nui au crédit du Canada et les résultats de cette politique se feront sentir cette année encore. Cette situation aurait pu être évitée par la pratique d'une sage économie. On se rappelle avec quelle chaleur certains membres de la droite, qui sont aujourd'hui ministres, protestaient contre les opérations financières du Gouvernement en 1909, alors que les conditions étaient extrêmement favorables, comparées à ce qu'elles sont aujourd'hui. Je me demande si la délicatesse de leurs théories financières a été offusquée par les opérations de l'an dernier. Je me demande si nous allons les entendre protester ou si nous devons nous contenter d'enregistrer leur calme approbation.

[M. A. K. Maclean.]

Le Gouvernement se propose-t-il, durant le présent exercice, de poursuivre une politique économique plus saine et de nature à donner des résultats plus satisfaisants? La chose n'est pas probable. Dans le budget principal, le ministre des Finances demande, pour l'exercice 1914-1915, pour les dépenses imputables sur le fonds consolidé, une augmentation de $3,573,000 et cette somme sera certainement portée à $10,000,000 par le budget supplémentaire. Il est vrai que le ministre se propose de faire un retranchement de $11,920,000 dans les dépenses imputables sur le capital, mais d'un autre côté, nous aurons probablement à faire de fortes dépenses spéciales au compte du capital et à garantir des obligations pour des sommes considérables, ce qui restreindra notre pouvoir d'emprunt pour l'année et nuira à notre crédit. Je maintiens que le Gouvernement devrait pratiquer une plus grande économie dans les dépenses courantes, surtout dans les dépenses qui ne donnent point de revenus. Sous ce rapport, le budget de 1914-1915 prête à la critique et plusieurs des dépenses que le Gouvernement se propose de faire n'ont pas leur raison d'être.

En 1909, on se plaignait de la rareté de l'argent. M. Fielding abaissa le budget de 1909-10 de $22,581,000 et sur cette somme, $9,500,000 représentaient des dépenses courantes. Au cours de cet exercice, M. Fielding opéra dans les dépenses courantes et dans les dépenses imputables sur le capital, des réductions considérables. Aujourd'hui les retranchements réalisés ne portent que sur les dépenses imputables sur le capital et atteindront à peine $10,000,000, tandis que les dépenses courantes seront augmentées de $3,500,000, sans compter ce que nous réserve le budget supplémentaire. Le ministre des Finances actuel n'agit pas avec la même prudence que son prédécesseur et cela dans un moment où l'horizon financier est beaucoup plus sombre qu'en 1909, car à mon avis, les causes de la crise actuelle sont beaucoup plus graves. Il ne paraît pas tenir compte des conseils que donnent presque tous les financiers de renom qui, tous, prêchent l'économie et le retranchement. Le ministre des Finances semble faire tous ses efforts pour arriver à la fin du présent exercice avec un fort déficit et je crois qu'il atteindra facilement son but.

Il a mentionné hier, à plusieurs reprises, qu'à la clôture du dernier exercice, la dette nette du Canada était de $6,000,000 inférieure à ce qu'elle était lorsque le Gouvernement actuel est arrivé aux affaires. Il a tellement insisté sur ce point que je suis resté convaincu qu'il s'attendait à ce que l'opposition et le pays lui en fissent compliment. Je crois qu'il serait plus juste de dire qu'en dépit des ministres actuels, la dette nette du Canada a été diminuée de $6,000,000 . Le gouvernement conservateur a fait tout en son pouvoir pour augmenter les dépenses et, partant, notre dette brute et notre dette nette. On peut trouver une autre explication à cette réduction de $6,000,000. Le ministre des Finances disait hier que s'il en avait le pouvoir il opérerait dans ses livres une réduction d'un quart sur les obligations du Grand-Tronc-Pacifique qu'il a achetées au pair, parce que ces obligations sont aujourd'hui cotées à 75 sur le marché; elles sont inscrites à notre actif pour leur pleine valeur, sans compter que nous payons un intérêt de 4 p. 100 sur l'argent que nous avons emprunté pour acheter ces obligations qui ne nous rapportent que 3 p. 100.

Donc, si nous pouvons diminuer de 25 p. 100 les $24,000,000 mentionnés, hier, par l'honorable ministre des Finances, comme représentant les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, cette diminution s'élèvera à $6,000,000, ni plus ni moins, et fera disparaître les $6,000,000, chiffre auquel il porte ce que représente la diminution de la dette brute. D'après la déclaration faite, hier, par l'honorable ministre des Finances, j'estime avoir le droit de conclure — et les honorables membres de la droite tomberont d'accord avec moi sur ce point—que rien établit véritablement l'exactitude de cette affirmation que la dette brute du Canada est, aujourd'hui, diminuée de $6,000,000 de ce qu'elle était, lorsqu'ils ont pris la direction des affaires du pays.

Qu'on me permette de discuter brièvement certaines questions qui se rapportent au commerce de ce pays. Le commerce total du Canada, durant l'exercice qui vient de se terminer, accuse une légère augmentation, en dépit du marasme qui s'est fait sentir dans le monde des affaires, au cours de l'année dernière. Certes, nous sommes tous heureux d'apprendre que cette diminution dans le volume du commerce à laquelle nous pouvions nous attendre, avec raison, ne s'est pas produite. Quoiqu'il en soit, les états du commerce total du Canada, durant l'année, ne donnent pas une idée juste de l'état réel des affaires. Dans ce cas même, il nous importe d'analyser ces calculs et de les étudier un peu plus à fond que le ministre des Finances ne l'a fait, hier. Je répète que le volume de notre commerce global a augmenté, durant cet exercice. Si je ne me trompe, cette augmentation représente environ $60,000,000. Je puis me tromper quelque peu, quant au montant, mais je crois que ce chiffre est à peu près exact.

Nos importations accusent une diminution très appréciable, puisqu'elle représente $30,000,000 environ. Je crois que d'ici plusieurs mois le volume de nos importations continuera sa marche descendante. Au cours des onze mois terminés en février dernier, nos importations de marchandises imposables ou non ont diminué de $35,000,000 au moins, en valeur, alors que la valeur représentée par nos importations d'articles destinés à la consommation a diminué de $37,168,000. Pour le mois de février seulement, la valeur de nos importations totales, qui représentait auparavant $35,111,000, ne s'est chiffrée qu'à $25,579,000, alors que nos importations de marchandises admises en franchise et dont la valeur représentait $17,000,000, n'ont plus indiqué qu'une valeur de $13,000,000. Si l'on tient compte de l'état du commerce, au cours de cet exercice, on peut se demander pour quelle raison notre commerce total, importations et exportations comprises, indique une augmentation, toute minime qu'elle soit. La cause en est imputable au volume inusité de nos exportations. Durant les onze mois terminés le 28 février, nos exportations d'articles de consommation domestique ont représenté une valeur de $404,887,000, tandis que ce même commerce avait représenté une valeur de $320,879,000, au cours de tout l'exercice de 1913, soit une augmentation d'environ $84,000,000 pour les onze mois du dernier exercice, comparaison tenue des chiffres de tout l'exercice précédent. Du montant que représente l'augmentation de l'exportation des produits domestiques on doit calculer $68,000,000 que représente l'augmentation des exportations de bétail et de produits de la ferme. Je dis que l'enlèvement que les Etats-Unis ont fait du droit imposé sur le bétail sur pied a été la cause de la grande augmentation qu'on a constatée dans nos exportations de bétail vivant, et qu'il a été heureux pour nous que les Etats-Unis nous ouvrissent leur marché, dans ce cas-là. Laissez-moi citer quelques chiffres qui indiquent combien considérable a été le volume de nos exportations de bétail sur pied, après que les Etats-Unis eurent enlevé les droits.

Exportations de bétail aux Etat-Unis, durant 4 mois, d'octobre 1913 à janvier 1914.

Octobre 1912	5,142
Novembre 1912	6,622
Décembre 1912	4,126
Janvier 1913	4,211
	20,101
Octobre 1913	58,671
Novembre 1913	76,087
Décembre 1913	22,233
Janvier 1914	5,500
	162,491

Ce qui revient à dire qu'au cours de ces quatre mois de l'exercice 1912-13, le total des exportations a représenté 21,101 têtes, tandis qu'au cours des quatre mois correspondants de l'exercice 1913-14, le total fut de 162,491 têtes. Je ne puis indiquer la valeur du commerce du bétail sur pied, au cours de ces quatre mois, vu que je n'ai pas les chiffres qui s'y rapportent. Toutefois, durant les huit mois se terminant en novembre 1913, la valeur de ces exportations a représenté $7,140,000; par contre, au cours du même laps de temps, dans le cas de l'exercice précédent, la valeur fut de $2,246,000. Ces exportations se firent à un marché sur lequel, à entendre les déclarations des honorables membres de la droite, nous ne pouvions consigner ces produits, au cas où les Etats-Unis enlèveraient les droits réclamés par leurs agents sur le bétail vivant. Je dis donc que cette augmentation qu'on relève dans le volume de nos exportations est le résultat de l'attitude prise par les Etats-Unis qui ont enlevé les droits réclamés sur le bétail vivant et qu'elle n'est aucunement due à l'état ordinaire du marché.

J'en arrive maintenant à nos exportations de blé. Durant les huit mois terminés en novembre 1913, nous avons exporté pour $87,444,495 valant de blé, alors que le volume de nos exportations de cette denrée, quant aux huit mois correspondants de l'exercice précédent, représentait une valeur de $57,236,000. Les exportations de blé, de septembre à novembre dernier, ont accusé une augmentation considérable, en vérité. Vu l'état du marché monétaire, on se trouvait forcé presque de vendre le blé canadien qu'on avait. On a pu mettre ce produit sur le marché étranger à une date plus rapprochée que celle ordinairement fixée pour ce transport, et nos voies ferrées ont pu transporter facilement ce commerce d'exportation. Pourtant, l'état du marché monétaire a obligé un grand nombre de producteurs de vendre le blé destiné à l'exportation, au cours de ces mois de l'année dernière, ce qui eut pour résultat que le prix du blé canadien diminua relativement plus que celui du blé d'aucun autre pays placé sur le marché anglais. Or, bien que cela explique, dans une large mesure, l'augmentation anormale de la valeur de nos exportations de l'année dernière, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'on a raison de dire que ce commerce d'exportation a été avantageux.

Je pourrais en dire autant des exportations d'avoine. Je n'ai pas les chiffres qui se rapportent à ce commerce, mais je comprends que nos provinces de l'Ouest ont exporté aux Etats-Unis, ces exportations devenant faciles grâce à la diminution à six cents du droit imposé par les Etats-Unis sur chaque boisseau d'avoine qui entrait dans la république voisine—24,000,000 de boisseau d'avoine qui, dans des circonstances ordinaires, n'auraient pas pris la route du marché des Etats-Unis, ce qui explique encore plus l'anomalie qu'on relève dans le volume des exportations de l'année dernière. Ces calculs indiquent que les états se rapportant aux exportations de l'exercice en cours n'apparaîtront pas, après l'étude qu'on en fera, aussi avantageux, parce qu'une grande partie de nos exportations qu'on créditerait si l'on observait la manière d'agir observée d'ordinaire dans ce cas au présent exercice, est portée au crédit du dernier exercice, ce qui explique l'augmentation anormale relevée dans ces calculs.

L'occasion se prête à un débat sur les dépenses du Gouvernement. Je demande à la Chambre de me prêter son attention, pendant que je discuterai cette question, en général, tout en donnant certains détails, à l'occasion. Un économiste très distingué a dit: "La question de la dépense est un problème qui relève de la finance autant que la question du revenu lui-même; ni en théorie ni en pratique il n'est à propos de les séparer complètement." M. Gladstone a, un jour, fait observer, avec beaucoup de justesse: "La bonne finance consiste à dépenser plutôt qu'à percevoir le revenu." J'estime qu'on doit tenir ces deux idées pour des axiomes, quand il s'agit de la question des dépenses publiques. Cela est surtout vrai, quand il s'agit d'un pays considérable, riche en ressources naturelles inexploitées et gouverné par des institutions populaires. Tous les habitants de ce pays, dès qu'ils se donnent la peine de réfléchir, comprennent jusqu'à l'évidence que nous disposons avec une prodigalité de mauvais aloi des ressources dont la nature a comblé si généreusement notre pays, et cela, pour des fins inutiles et improductives et qu'on ne pourrait poursuivre, si on s'en tenait

aux principes qui sont la base d'une administration solide et efficace. Je n'attribue aucun blâme aux honorables membres de la droite, car les deux partis politiques sont également coupables, sous ce rapport. Pourtant, l'heure est venue de modifier du tout au tout le caractère des dépenses publiques. Toute dépense publique devrait répondre à des besoins réels, sinon on ne devrait pas la tolérer.

Avant de parvenir à la direction des affaires du pays, les membres du Gouvernement ne trouvaient pas de termes assez énergiques pour condamner l'extravagance dont les anciens ministres faisaient preuve, dans la dépense des deniers publics. Au sentiment des honorables membres de la droite, la dépense encourue, chaque année, était à ce point considérable qu'elle constituait, à en croire le premier ministre lui-même, une preuve évidente de tactiques frauduleuses. On allait jusqu'à dire que les dépenses que l'on aurait pu faire judicieusement étaient excessives au point de représenter un gaspillage criminel. Aujourd'hui, cette dépense est beaucoup plus élevée et, cependant, nous n'entendons aucune excuse au sujet de cette extravagance criminelle dont les ministres se gardent bien d'admettre l'existence. Ils s'étaient hautement engagés à établir des principes honnêtes, en ce qui avait trait à la dépense des deniers publics; cependant, jusqu'à ce jour, leur dossier des dépenses inutiles et non motivées est sans parallèle dans l'histoire financière de ce pays. Leurs promesses les plus retentissantes au sujet des dépenses publiques ne sont plus qu'une histoire qu'on se raconte. Jamais, depuis qu'ils ont pris la direction des affaires, ils n'ont manifesté, ni en théorie ni en pratique, le moindre désir d'observer, dans les dépenses publiques, les principes suivis par les véritables hommes d'affaires.

"Ignore tout et dépense l'argent" fut l'injonction formellement adressée au Gouvernement, au cours de cette session, par un honorable membre de la droite. Ce représentant de l'île du Prince-Edouard n'avait pas besoin d'énoncer ce principe pour l'orientation des actes de la présente administration. Nombreuses sont les preuves des aptitudes particulières que les ministres possèdent sur ce point. Pourtant, il a fallu la franchise d'un simple membre qui appuie le Gouvernement pour reconnaître publiquement ce que nous croyions être la vérité, c'est-à-dire que ce gouvernement se préoccupe d'aviser aux moyens à prendre pour dépenser le revenu national plus qu'il ne s'intéresse à se procurer le revenu requis en vue d'une dépenses nécessaire et légitime. L'an dernier, j'ai observé qu'il incombait ordinairement au Gouvernement de fixer, d'abord, son budget de dépenses et, ensuite, de s'assurer le revenu indispensable au moyen d'impôts; mais il faut reconnaître que le système adopté par les ministres consiste à se procurer tout le revenu possible, sauf à aviser ensuite à la façon la plus avantageuse de le dépenser, au point de vue de l'intérêt du pays. Ainsi que je le disais, l'an dernier, le comité des subsides est devenu simplement le comité des voies et moyens à prendre pour dépenser le revenu. Oui, "ignore tout et dépense l'argent", tel est le programme avoué de ce Gouvernement. J'espère que cette politique ne recevra pas l'appui du peuple du Canada qui fournit cet argent.

Mais le Gouvernement répond: La gauche ne s'oppose pas aux crédits que le comité des subsides vote de temps à autre. C'est là une défense faible et stupide. Nulle opposition n'a l'avantage de discuter par le menu les crédits portés au budget.

Les protestations ne servent de rien, même lorsqu'on en peut faire entendre. Le Gouvernement doit porter l'entière responsabilité de son bilan des affaires du pays; or, ce que je lui reproche, c'est de dépenser les deniers d'une main prodigue, de ne s'inspirer, à ce qu'il semble, d'aucun principe, d'aucun programme administratif; à preuve l'absence de tout principe qui caractérisa l'augmentation de subsides accordée à certaine province à la première session de la présente législature. Quoi de plus détestable que d'établir un tribunal d'arbitrage dans le but d'aider la Colombie-Anglaise à persister dans ses folles dépenses tout comme s'il y avait eu quelque différend à régler? Admettant que cette province avait légitimement droit à une augmentation d'indemnité, je dis néanmoins que le fait de soumettre une telle question à l'arbitrage, quand il n'y avait aucun différend à accorder, constituait un acte de folie administrative qui devrait suffire à amener immédiatement la chute du cabinet le plus puissant. Les gens réfléchis n'ont pas besoin d'autre raison que celle-là pour faire savoir au Gouvernement, à la première occasion qu'ils en auront, qu'il a perdu leur confiance.

Prenons comme exemple les indemnités relatives à l'invasion fénienne. Pour ma part, je n'hésite pas à dire que l'administration de cette loi est rien moins que scandaleuse; cela, je l'affirme bien que ma

province doive profiter plus que tout autre du paiement de ces indemnités. La plus complète absence de sens pratique se manifeste dans la mise à exécution des dispositions de la loi des gratifications à être accordées aux vétérans de l'invasion fénienne. De fait, à une élection partielle qui s'est récemment tenue dans la province de la Nouvelle-Ecosse, des partisans bien connus du Gouvernement promettaient de faire agréer des demandes non-justifiées d'indemnité par le ministère, grâce à l'influence de certains conservateurs marquants de la circonscription. Que l'on accorde l'indemnité de l'invasion fénienne à ceux qui y ont droit, fort bien; mais je tiens à dire au ministre des Finances qu'il ferait bien de veiller à ce que le règlement des indemnités ait lieu sans retard et s'effectue de façon pratique, et de s'enquérir du gaspillage qui se pratique de ce chef.

Qu'il me soit permis d'établir, par un autre exemple, la singularité des méthodes du gouvernement actuel en matière de dépense. Il paraît entendu qu'il sera déposé au cours de la présente session un projet de de loi tendant au remboursement des déposants de la Farmer's Bank. Si ce projet est déposé, si les deniers nécessaires sont votés et payés aux malheureux déposants de la banque défunte, ce ne sera pas par égard pour ceux qui ont perdu de l'argent dans la déconfiture de cette institution, ce ne sera pas par souci d'un principe quelconque, mais simplement parce que le Gouvernement tient les promesses que certains de ses amis faisaient à la dernière élection fédérale. Ce que je dis là est assez hardi et mérite peut-être un mot d'explication; mais les ministériels, j'en suis convaincu, saisissent fort bien ma pensée.

A l'élection de 1911, plusieurs d'entre ceux qui occupent aujourd'hui des sièges du côté de la droite promettaient que si leur parti était porté au pouvoir, le gouvernement fédéral rembourserait aux déposants de la Farmers' Bank ce qu'ils avaient perdu. Entre un candidat et les électeurs dont il briguait les suffrages, c'était là un marché immoral. Si le candidat s'était engagé à payer de ses propres deniers, le marché n'eût pas été plus moral, mais il eût peut-être été un peu moins répréhensible que celui de certains personnages qui, ayant réussi à se faire élire, s'en viennent aujourd'hui dire au Gouvernement qu'ils sont incapables, n'ayant pas l'argent nécessaire, de tenir leurs engagements envers les déposants de la Farmer's Bank, et prient le ministre des Finances de le faire pour eux. Je le répète, si l'on fait une telle dépense, ce sera, comme pour beaucoup d'autres, en l'absence de tout principe.

Jetons un rapide coup d'œil sur les dépenses réelles du gouvernement actuel. Pour l'exercice expiré le 31 mars 1912—c'est le gouvernement actuel qui fit voter le budget de cette année-là—le chiffre des dépenses imputables sur le revenu était de $98,161,440.77; en 1913, il s'était augmenté à $112,059,537.41, et il est certain qu'en 1914-15 il atteindra $150,000,000. Les dépenses prévues au budget supplémentaire ne manqueront pas d'embrasser une somme assez rondelette. Les chiffres qui suivent ne seront peut-être pas dépourvus d'intérêt:

	Dépense.	
Exercice expiré le 31 mars.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le capital.
1911	$ 87,774,198 32	30,813,766 75
1912	98,161,440 77	30,939,575 95
1913	112,059,537 41	27,205,661 13
1914 (Prévisions)	126,500,000 00	57,000,000 00
1915 (Budget principal)	146,786,126 42	43,949,176 42

Qu'est-il advenu de la promesse si souvent réitérée de réduire le chiffre des dépenses? Et l'économie que les ministériels s'engageaient à pratiquer, où est-elle? Les dépenses prévues pour l'exercice qui expirera le 31 mars 1915 excéderont du quart celles de l'exercice expiré le 31 mars 1912. Est-il prudent d'agir de la sorte en une année où le commerce languit, où la recette est moins abondante? Reportons-nous aux dépenses relatives aux travaux publics et imputables sur le fonds consolidé ou le revenu que l'on a faites en ces dernières années, ainsi qu'à celles que l'on projette pour l'exercice courant, chaque exercice prenant fin le 31 mars.

1911	$10,818,834 05
1912	11,651,947 27
1913	13,158,077 91
1914 (Prévisions)	18,000,000 00
1915 (A être voté à l'exclusion du budget supplémentaire.)	28,330,048 89

Que signifient ces données? Elles signifient qu'au cours de l'exercice qui vient de se clore les travaux publics ordinaires ont absorbé à peu près le huitième de tout le revenu que le pays tire de la douane et de l'accise. Pour l'exercice 1914-1915, le budget des dépenses relatives aux seuls édifices publics se chiffrera à plus de $16,000,000 et absorbera plus du huitième du revenu à être prélevé au moyen d'impôts.

D'après les prévisions budgétaires, les travaux publics entraîneront cette année une dépense de $28,330,048.89 imputable sur le fonds consolidé, non comprise la dépense relative aux chemins de fer, et, d'autre part, il se fera de ce chef une autre dépense de $43,000,000 imputable sur le capital, ce qui me paraît représenter un peu plus du quart de tout le revenu que nous tirerons de la douane et de l'accise en 1914-1915.

Jetons maintenant un coup d'œil sur les dépenses relatives à la milice. Voici quel en a été le chiffre pour les deux dernières années et, d'après les prévisions budgétaires, à combien elles s'élèveront cette année:

1911..	$ 6,868,651 29
1912..	7,580,600 29
1913..	9,114,533 09
1914 (Prévisions).. ..	10,200,000 00
1915 (Budget principal)	10,867,000 00

L'augmentation est considérable et cependant le ministre de la Milice n'est pas encore content. A l'en croire, il faudrait consacrer aux affaires de la milice le dixième du revenu du pays. Il va bien! Le Gouvernement semble ne susciter aucun obstacle à notre brillant ministre de la Guerre qui a l'ambition de se faire attribuer le dixième du total du revenu destiné à assurer la prospérité du pays comme étant la part qu'il faut lui en céder pour nous faire respecter de l'étranger. Ne serait-il pas temps de mettre un frein aux exigences et aux dépenses du ministre de la Milice? Ses collègues craignent-ils d'élever la voix? On le dirait.

Je profiterai de ce que j'en suis à parler des dépenses de la milice pour protester contre les efforts que tente le chef actuel du ministère de la Milice dans le but de faire éclore au Canada un sentiment militaire semblable à celui qui prévaut en Europe. L'an dernier, il s'en allait en Europe accompagné d'un entourage aussi nombreux que brillant; c'était pour y suivre les manœuvres militaires et s'y frotter au militarisme qui y prédomine dans l'espoir qu'il pourrait ensuite en imprégner le peuple canadien. L'honorable ministre ne tient pas seulement à faire éclore le culte de l'uniforme dans le cœur des femmes et des enfants du Canada; il s'efforce aussi d'enrôler les vieillards et de les gagner à la cause du militarisme.

Dans "Brother Jonathan", Max O'Rell commence par dire: "La population des Etats-Unis est de 65,000,000 d'habitants—colonels pour la plupart". Au train dont vont les choses depuis un certain temps, on aura bientôt raison de dire que la population du Canada est de 8,000,000 d'habitants—colonels pour la plupart. Je considère que l'intérêt bien entendu du Canada exige que l'on proteste de temps à autre contre le zèle excessif que déploie le ministre de la Milice pour faire épanouir le militarisme en ce pays et accroître outre mesure le chiffre des dépenses de la milice.

En cette année où le volume du commerce et le chiffre du revenu accusent une diminution, il y avait lieu de compter que les dépenses seraient beaucoup moins considérables que par le passé. D'après le budget principal, la dépense à compte du fonds consolidé et du capital se chiffrera à $190,735,-176.42, ce qui ne représente qu'une diminution totale de $11,927,000, et encore ne vise-t-elle que les seules dépenses imputables sur le capital. Bien que le revenu tende depuis quelques mois à devenir moins abondant, les dépenses à compte du fonds consolidé accusant une augmentation de $3,573,-311.50 par rapport au dernier exercice. Je prévois que le ministre des Finances se trouvera l'an prochain en présence d'un déficit considérable qui sera de nature à nuire à notre crédit et à notre bon renom sur la place où le Canada devra négocier des emprunts au cours de l'année.

Voilà pourquoi je dis que les dépenses projetées pour le prochain exercice ne sont pas marquées au coin de la prudence et ne reposent pas sur un sage principe administratif. Elles prêtent le flanc à la critique la plus sévère et tendent à nuire gravement au crédit du Canada, surtout en une année où il en aura besoin plus que jamais au loin. Le ministre suit-il l'orientation que dictent ces circonstances? Je dis que non; je dis que l'on aurait dû réduire très sensiblement le chiffre des dépenses imputables sur le fonds consolidé. Il aurait pu effacer des millions de son budget et pratiquer l'économie. Le premier ministre disait il y a quelques années que " la force d'un gouvernement se mesurait à la résistance offerte aux demandes de déboursés venant des parasites et des amis des partis". Si l'on juge le Gouvernement actuel sur ce principe, il n'a pas de force et est à la merci complète des parasites et des amis.

Si jamais le parti conservateur a promis quelque chose par-dessus tout dans la dernière campagne électorale, c'était, s'il obtenait le pouvoir, de donner des marchés nouveaux et plus vastes aux exportateurs canadiens. Il repoussait alors l'idée que nous avions besoin des marchés américains pour l'écoulement de nos surproductions. Le mi-

nistre du Commerce lui-même a dit dans ma propre ville, au cours d'une assemblée publique, que l'objectif réel de l'expansion commerciale de la Nouvelle-Ecosse n'était pas les Etats-Unis, mais bieen les Antilles, le Mexique, l'Amérique australe, et même l'univers entier plutôt que la république voisine. Des honorables députés conservateurs ont même prétendu que si la convention douanière avec les Etats-Unis était acceptée, nos perspectives commerciales avec les autres pays seraient détruites, et que nous ne pourrions jamais négocier de convention commerciale avec un pays étranger à cause de cette soi-disant réciprocité avec les Etats-Unis.

Qu'ont fait ces honorables députés depuis leur avènement au pouvoir? Que peuvent-ils montrer comme accomplissement des promesses qu'ils avaient faites. Où sont les marchés meilleurs et plus vastes qu'ils disaient devoir nous donner? Ils ont l'an dernier conclu un traité commercial avec les Antilles, et ce traité a reçu l'ovation d'un grand triomphe ministériel. Les résultats de cette convention antillaise n'ont pas été très heureux jusqu'ici, bien qu'il soit encore un peu tôt pour juger de sa portée réelle. Je ne crois pas pour ma part qu'on retire grandes richesses de ce traité. Je ne m'oppose pas au traité si ce n'est qu'on aurait pu l'améliorer de beaucoup à mon avis.

On nous a dit en 1911 que le marché britannique était le marché auquel les Canadiens devaient aspirer. On nous a dit qu'il était vaste, qu'il n'était pas capricieux, qu'il était stable, que le parti unioniste ou conservateur de la Grande-Bretagne appuyait le tarif préférentiel sur les produits canadiens, et que si le parti conservateur reprenait le pouvoir dans notre pays, et le parti unioniste en Grande-Bretagne, nous obtiendrions sans doute l'avantage de la préférence pour nos surproductions exportables vers le marché britannique. On a demandé à notre peuple de dénoncer la convention commerciale avec les Etats-Unis et de la détruire par leur vote, parce qu'elle devait balayer à jamais toute espérance d'obtenir une préférence pour les produits canadiens dans le Royaume-Uni.

La plaquette lancée en 1911 par le parti conservateur met en relief évident les opinions des honorables députés conservateurs. C'est tout simplement une répétition succincte des déclarations faites par chacun d'eux. Permettez-moi de lire quelques extraits de cette plaquette pour leur édification:

> Le parti conservateur de la Grande-Bretagne recommande maintenant la protection et l'établissement d'une préférence dans l'empire. S'il prenait le pouvoir et découvrait une réciprocité de marque Fielding-Knox, il ne pourrait pas accorder de préférence au Canada. Il serait impossiole de maintenir l'identité du blé canadien. Le gouvernement britannique refuserait d'accorder une préférence au blé américain même s'il était expédié par voie canadienne; mais si le blé américain traversait la frontière, et si le blé canadien s'écoulait vers Minnéapolis et vers l'océan par la route américaine, il serait impossible de séparer le blé canadien.

[M. A. K. Maclean.]

Je crois qu'il vaut la peine de continuer encore un peu pour voir s'il est possible de conclure avec le Royaume-Uni un arrangement comme celui dont les députés conservateurs parlaient en 1911. Il est utile de continuer, quand ce ne serait que pour s'assurer si les honorables messieurs étaient honnêtes dans leurs affirmations de 1911, ou s'ils trompaient tout simplement le peuple canadien. Je penche plutôt pour ce dernier avis. Quelle est la politique actuelle du parti unioniste? Nous avons ici la déclaration du chef même du parti unioniste sur le programme tarifaire du parti, ou sur ce que serait son programme tarifaire sur la préférence coloniale dans l'empire, si le parti prenait le pouvoir. Permettez-moi d'en faire part à la Chambre, tel qu'il était expliqué l'an dernier par M. Bonar Law. Voici la déclaration sur sa politique au sujet des aliments:

> Si les Unionistes reprennent le pouvoir aux prochaines élections, nous n'imposerons aucun droit nouveau sur les aliments du peuple, mais nous avons au contraire l'intention d'enlever quelques-uns des droits qu'il doit maintenant payer sur les aliments.

Je ne crois pas que le peuple de ce pays puisse plus longtemps caresser l'espérance d'un traitement préférentiel dans le Royaume-Uni, en faveur des exportations de nos produits naturels, même si le parti unioniste arrivait au pouvoir, ce qui ne semble pas probable pour un certain nombre d'années à venir.

En 1911, ces honorables membres n'avaient aucune justification pour faire miroiter aux yeux du peuple l'espoir d'un traitement préférentiel sur les céréales que les colonies exporteraient au Royaume-Uni; et ce n'est là qu'un des nombreux efforts des messieurs qui siègent de l'autre côté de la Chambre pour tromper le peuple et détourner son attention d'une étude attentive, honnête, intelligente et franche, du projet de réciprocité qui lui était alors soumis. On nous a promis une convention de commerce profitable avec l'Australie. C'était le dada de mon honorable ami, l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames). Il a jeté les hauts cris en déplorant les effets d'une entente avec les Etats-Unis.

Il prétendait que cela détruirait toute espérance d'un arrangement commercial avec la colonie sœur, l'Australie. Il a prétendu que l'entente Fielding-Knox nous enlevait tout pouvoir de négocier et que les perspectives d'une entente avec la colonie sœur étaient des plus sombres. Voici ce qu'il disait:

Il est maintenant inutile de discuter la question d'une entente réciprocitaire entre le Canada et l'Australie. Tous les atouts du Gouvernement ont été jetés sur la table et la partie est jouée maintenant.

C'est sur un ton très dolent et d'un accent de désespoir qu'il a prononcé ces mots. On aurait cru que le Canada et l'Australie venaient d'être effacés de la carte du monde.

Lisant:

Et ces item que nous voulons, tous ces item que nous voudrions leur vendre, nous ne pouvons les leur envoyer sans les mêler aux marchandises américaines. Nous sommes donc en présence d'obstacles insurmontables pour donner ou recevoir, parce que nous n'avons plus de base sur laquelle nous pouvons négocier.

Et a terminé en disant:

En conséquence, toute la partie est jouée.

Je veux dire aux honorables membres de l'autre côté de la Chambre, que la défaite de l'entente du Canada avec les Etats-Unis n'a affecté en rien la base des négociations du Canada et de l'Australie. Il y a quelques mois, un membre distingué du Gouvernement est allé en Australie dans le but de négocier une entente commerciale avec cette colonie. Dans sa mission, il n'avait pas les mains liées par la convention avec les Etats-Unis en 1911. Il avait, comme le Canada, du reste, pleine liberté de négocier, cette convention commerciale ne les affectant en rien. Quels ont été les résultats de sa mission en Australie? Où est ce marché plus vaste que cet honorable député a découvert pour un si grand nombre de choses que nous produisons et exportons?

La seule consolation que nous avons eue des honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre en matière de marchés nouveaux est celle-ci, qui onus est venue de l'honorable Ministre du Commerce en août dernier: qu'il y a des possibilités extraordinaires pour le commerce canadien en Chine et au Japon. L'honorable député a visité la Chine et le Japon, et je suppose que, en sa qualité de ministre du Gouvernement de ce pays, chargé plus particulièrement de veiller aux choses affectant le commerce, il a considéré comme une partie de sa mission de faire des ouvertures pour quelques arrangements commerciaux, et je demande: a-t-il fait quelques efforts pour négocier avec la Chine ou le Japon un arrangement en vertu duquel nous aurions la préférence douanière sur les produits que nous exportons en ces pays?

J'ai toujours pensé que l'honorable ministre du Commerce avait les aptitudes nécessaires pour négocier avec l'homme qui dirige les destinées du Céleste Empire ou le peuple est censé avoir "la démarche louche et la méchanceté inutile". J'ai toujours pensé que le ministre du Commerce avait quelque chose d'oriental—intellectuellement, au moins, pas physiquement—et je n'éprouverai jamais de plus grand plaisir que celui de voir le ministre du Commerce assis à une table négociant un traité de commerce avec les représentant de la Chine ou du Japon. Et, jusqu'à information contraire, je serai porté a penser que le ministre du Commerce ne serait pas roulé en semblable compagnie. Tout de même, pour le présent, en matière des marchés nouveaux pour l'écoulement de nos produits, nous avons de nos amis de la droite la déclaration que la Chine et le Japon peuvent nous offrir de belles occasions. Maintenant, je désire traiter quelques points touchant au tarif; la plus grande partie de mes remarques ne touchera pas aux observations faites par le ministre des Finances. Les nombreux changements qu'il a proposés au tarif, hier, demandent tellement d'étude, que pour ma part, je ne me sens pas en état de les discuter d'une manière intelligente avant d'avoir eu le temps de les étudier à fond.

Conséquemment, si je me décide à parler de nouveau sur le sujet, je devrai réserver mes remarques jusqu'à ce que la Chambre se forme en comité des voies et moyens. Tout de même je veux ajouter encore quelques mots. Le ministre des Finances m'a beaucoup étonné hier. Il a réaffirmé la foi du parti conservateur dans la politique protectionniste, et cependant il a admis qu'elle était certainement fautive, puisque dans certains cas il a augmenté les droits et dans d'autres il les a diminués. Les déductions paraissent avoir fait plus de plaisir aux membres de la droite que les augmentations. Je ne sais réellement quels sont les principes fiscaux qui guident mes honorables amis. Je doute même qu'ils en aient; ils paraissent avoir plutôt en vue d'assurer la force et la solidarité de leur parti que d'affirmer un principe d'économie politique.

Je veux dire quelques mots au sujet des droits sur les instruments aratoires, mais je

ne me propose pas de discuter la question en détail. L'honorable ministre des Finances a posé le principe que l'entrée en franchise des denrées alimentaires et les instruments signifiait libre-échange. Je ne puis comprendre cette déclaration, et je doute qu'elle soit exacte en principe. Je ne crois pas que le ministre puisse appuyer son attitude sur l'histoire, l'expérience ou les faits. Si le dégrèvement des instruments aratoires signifie libre-échange, je ne puis pas comprendre pourquoi le ministre désire se rapprocher du libre-échange, mais un tout petit peu seulement, en réduisant les droits de 17½ p. 100 à 12½ p. 100 sur certains articles. Je suppose qu'il pense avoir de bonnes raisons pour faire cette réduction. Mais s'il en a pour une réduction partielle on peut certainement imaginer que dans certains cas, à une certaine époque, il surgira une combinaison de circonstances qui le justifieront de diminuer les droits davantage, ou peut-être même de les abolir complètement. Et nous avons eu le spectacle étrange, monsieur l'Orateur, que de tout son long discours d'hier, la partie qui a été applaudie avec le plus de bruit et d'entrain par ses amis, a été celle où il a annoncé cette réduction de 17½ p. 100 à 12½ p. 100 sur les instruments aratoires. Je me demande ce qu'ils auraient fait s'il avait réduit ces droit à 1 p. 100 par exemple. Le ministre des Finances sait que ses partisans l'auraient applaudi à tout rompre. Je voudrais demander aux honorables députés de la droite, ou au ministre des Finances—bien que je n'espère pas avoir de réponse—pourquoi il a fait cette réduction. Ce n'est pas parce que les manufacturiers d'instruments aratoires la demandaient. Je suis certain que l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) ne l'a jamais demandée.

Je ne sais pas encore si cet honorable député la voit avec plaisir ou déplaisir. Sa figure a été pour moi un excellent sujet d'étude, et je n'ai pas encore eu l'occasion de demander à ses amis quels sont ses sentiments. Je suis certain que le ministre n'a pas voulu faire une concession aux cultivateurs, mais je crois sincèrement, et je veux le dire franchement, que le ministre a fait cette réduction parce que ses amis dans cette Chambre lui ont dit que ce serait une bonne manœuvre politique. C'est là, je crois, l'explication de leurs applaudissements lorsque le ministre a annoncé, hier, cette réduction. Il y a une autre explication possible. Cette réduction a peut-être été faite à la demande des meuniers canadiens. Ce n'est peut-être qu'une traite tirée par le meunier canadien sur le manufacturier canadien d'instruments aratoires, payable aux cultivateurs du Canada.

Le ministre des Finances nous a dit que les instruments aratoires admis en franchises c'était du libre-échange. Pourquoi? Mon honorable ami doit savoir que presque tous les candidats conservateurs dans l'Ouest se sont déclarés, lors de la dernière élection, favorables à l'admission en franchise des instruments aratoires. Il y a quelques semaines un honorable membre de cette Chambre disait dans un discours qu'il avait assisté à une réunion politique où il avait vu sur les murs de la salle une grande affiche portant ces mots: "Votez pour Lake et les instruments aratoires en franchise". Je n'en sais rien, mais je serais extraordinairement surpris si dans quelques parties de la circonscription de Souris, Manitoba, on n'avait pas affiché aussi "Votez pour Schaffner et les instruments aratoires en franchise".

M. SCHAFFNER: Non jamais.

M. MACLEAN: Ce serait très curieux si un détectaphone avait pris les discours des honorables membres de la droite pendant les dernières élections, et si nous pouvions l'avoir ici pour nous répéter ce qu'ils ont dit. J'accepte la parole de l'honorable député qu'il n'a jamais prononcé exactement les paroles que j'ai mentionnées; mais s'il voulait répéter aujourd'hui ce qu'il a dit en discutant privément et publiquement cette question des instruments aratoires, je lui demanderai seulement la permission d'en interpréter le sens.

Je sais que mon honorablee ami le solliciteur général (M. Meighen) ne se placerait jamais dans la situation compromettante de déployer une bannière portant les mots: "Votez pour Meighen et les instruments aratoires en franchise". Il est trop habile dialecticien, et il sait parler de façon à ce que son langage s'interprète de différentes façons. Je sais que mon honorable ami n'a jamais promis le dégrèvement des instruments aratoires dans sa dernière campagne électorale, mais il ne niera pas que plusieurs de ses électeurs ont pensé qu'il le promettait.

M. MEIGHEN: Je n'en ai pas rencontré un seul.

M. MACLEAN: Je vois mon honorable ami d'Annapolis (M. Davidson) à son siège. Il était en faveur de l'abolition des droits sur les instruments aratoires, et il a cependant voté contre cette abolition l'autre soir.

J'ai en ma possession une carte qu'il a répandue parmi les intelligents électeurs de son comté, et elle était très étrange. Son cri était: "Un roi, un drapeau, une flotte—et les instruments aratoires en franchise". Ces derniers mots sont bien le comble à une trinité de platitudes électorales, qui ne signifiaient pas grand'chose, ce que désirait mon honorable ami, mais il voulait donner une importance royale et impériale à sa politique d'instruments aratoires en franchise en l'associant avec le cri: un roi, un drapeau et une flotte.

Le ministre des Finances nous a dit hier qu'il avait eu l'avantage de se procurer des renseignements tout particuliers concernant les instruments aratoires. Voici ce qu'il disait:

> Depuis plus d'un an, nous recueillons des renseignements et poursuivons des enquêtes. Nous nous sommes enquis des prix des machines agricoles, au Canada et aux Etats-Unis; nous nous sommes informés du coût de la production des différentes machines dans les deux pays; nous avons étudié les bilans des fabricants, pour découvrir leur véritable situation et savoir s'ils réalisent, ou ne réalisent pas des profits illégitimes.

Je crois qu'il n'est que juste que la Chambre soit mise en possession, lorsqu'elle se formera en comité des voies et moyens, des recherches que le ministère des Finances a faites au sujet de l'industrie des instruments aratoires, et que nous possédions tous les renseignements que l'honorable ministre a recueillis au sujet des affaires des différentes manufactures d'instruments aratoires sur ce continent. J'espère que c'est l'intention du ministre de nous donner ces renseignements. Lorsque nous les aurons, je suis certain que les membres de la gauche seront heureux de discuter sans parti pris et à un point de vue d'affaires le tarif sur les instruments aratoires, et je m'en tiendrai là pour le moment.

Je désire discuter un peu longuement la question de l'abolition des droits sur le blé américain afin d'obtenir des Etats-Unis l'admission en franchise dans leur pays de notre blé et de notre farine. Je veux discuter aussi la politique énoncée par mon chef distingué (sir Wilfrid Laurier) en faveur du principe de l'abolition des droits de douane sur les denrées alimentaires afin que le peuple canadien puisse obtenir au plus bas prix possible les choses nécessaires à la vie, les vivres, problème pressant et sérieux que les représentants du peuple dans ce Parlement doivent discuter et sur lequel il faut légiférer. La question du blé se pose comme ceci: les Etats-Unis nous disent: Si vous admettez notre blé en franchise, nous admettrons le vôtre, ainsi que ses produits, la farine de blé comprise. De ce côté-ci de la Chambre nous disons que c'est ce que nous devrions faire. Nous avons proposé une résolution dans ce sens il y a quelques semaines. Les honorables membres de la droite s'y opposent et disent que le Canada doit maintenir son tarif tel qu'il est. La question est claire, bien tranchée et bien définie. C'est une belle question à discuter. Elle est du plus grand intérêt et de la plus haute importance pour notre pays. Je crois que l'attitude prise par la gauche est la bonne. Je crois aussi que l'attitude de la droite sur la même question est fausse et ne peut être défendue. A mon avis, la droite n'a apporté aucune raison jusqu'à présent, et je ne pense pas qu'elle puisse en apporter dans l'avenir, pour étayer et justifier l'attitude qu'elle prend sur cette question. Nombreux sont ceux qui dans le pays approuvent la politique du parti libéral au sujet du blé. Je crois que l'Ouest sera presque unanime à l'approuver. La législature du Manitoba a adopté une résolution en faveur du blé en franchise, et, comme la Chambre le sait, le parti au pouvoir dans la législature est sympathique à nos amis de la droite. C'est cette législature qui a donné au Gouvernement fédéral actuel son ministre des Travaux publics et je n'ai aucun doute que cet honorable ministre possède encore une forte influence dans les conseils du parti conservateur de la province du Manitoba. Voici ce que dit la résolution:

> Attendu que le congrès américain a par une loi récente réduit les droits de douane sur le blé et ses produits à leur entrée dans les Etats-Unis d'Amérique.
>
> Et attendu que cette loi pourvoit à l'abolition totale des droits sur le blé entrant dans les Etats-Unis d'Amérique en faveur de tout pays qui abolira les droits sur le même article.
>
> Et attendu que, dans l'opinion de cette Chambre, l'abolition de ce droit, par le Gouvernement du Canada, sur les articles venant des Etats-Unis d'Amérique, favoriserait les agriculteurs du Manitoba.
>
> Qu'il soit en conséquence résolu que, dans l'opinion de cette Chambre, le Parlement du Canada devrait faire une loi accordant aux cultivateurs du Manitoba le bénéfice du droit compensateur sur le blé et les produits qui en dérivent, tel que prévu dans le tarif Underwood.

Voilà une question importante. Je ne voudrais pas dire que la théorie de la droite ne vaut rien, quand même je le penserais.

Voyons ce qu'est l'industrie du blé au Nord-Ouest et quel avenir lui est réservé. Je parle des prairies car c'est de là surtout

que vient notre blé. Je signalerai d'abord l'importance relative de cette industrie au Canada. En 1913 nous avons exporté, en tout, pour $150,000,000 de produits agricoles, le blé et la farine de blé y figurant pour une somme de plus de $107,000,000. En 1913, le blé et sa farine représentaient près de 75 pour 100 de la valeur de nos exportations de produits agricoles, en Angleterre, et plus de 30 p. 100 du total de nos exportations. Si avantageuse que soit la culture des autres produits dans l'Ouest, il ressort de ces chiffres que celle du blé est très importante.

Où en est l'industrie actuellement? J'entends l'industrie du grain et les autres branches de l'industrie agricole dans les prairies en général? Le nombre d'acres en culture n'y a pas augmenté depuis trois ans. Pendant l'année expirée le 31 mars 1913 il y a eu 10,000 demandes de homesteads de moins qu'en 1911. En 1913 on vendait 9,000,000 d'acres de terre, tandis qu'en 1911 on en vendait 19,000,000. En 1914 on aura peut-être obtenu des résultats encore moins favorables, sous ce double rapport. Il y a moins d'immigrants qui vont s'établir sur les terres de l'Ouest, et il s'agit de savoir où en trouver un plus grand nombre. Ceux qui s'établissent sur des terres viennent de l'est du Canada et des Etats-Unis. La plupart des immigrants d'Europe, y compris ceux du Royaume-Uni, préfèrent habiter nos villes. Il ne nous reste pas beaucoup de terres à concéder gratuitement, et en général les immigrants d'Europe n'ont pas assez d'argent pour en acheter. Les méthodes de sélection manquant à notre politique d'immigration, elle a fini par ne plus répondre à nos besoins, et si on ne la modifie, la colonisation des terres de l'Ouest ne se développera guère.

J'ajouterai que l'industrie du blé est peu profitable au producteur; les frais de culture lui reviennent à 55 cents par minot et ils augmentent; on dit que depuis 1909 ils ont augmenté de 12½ p. 100. D'un autre côté il en coûte de plus en plus cher pour rendre le blé au marché et l'exporter. Ces points sont importants, car il est admis que les provinces des prairies doivent être en grande partie réservées à la culture du blé et ne peuvent facilement s'adapter à la culture mélangée. Ensuite, le Canada exportant du blé en quantité considérable, il a grand intérêt à ce que les frais de production soient peu élevés, parce qu'il a à le vendre d'après les prix d'exportation.

Il faut penser aussi aux immenses étendues de terre encore inculte et qui pourront doubler et quadrupler notre production, à la double condition, cependant, que le prix de revient du produit soit raisonnable et qu'il y ait des marchés. Voilà le point essentiel au succès de l'industrie du blé dans l'Ouest, et l'on ne saurait trop y réfléchir. Nous pensons que nous allons produire du blé de plus en plus; plusieurs pensent même que les marchés attendent non seulement ce que nous produisons maintenant, mais tout ce que nous produirons de plus à l'avenir. Mais sommes-nous assez bien assurés de ces marchés et savons-nous à quelles conditions ils nous sont ouverts ?

Je vais dire quelques mots des marchés. Notre principal marché, pour le blé, c'est le Royaume-Uni. En 1913, il a absorbé pour $74,978,000 ou plus de 88 p. 100 de notre exportation totale, qui était de $88,608,000, et il peut absorber une proportion considérable de toute plus grande quantité que nous aurions à exporter. Le Royaume-Uni importe environ 200,000,000 de minots de blé, dont le Canada fournit un cinquième, l'Inde anglaise, un cinquième, l'Australie, un dixième, la république américaine, un cinquième, et la République Argentine, un septième. Mais si le chiffre de nos exportations a augmenté depuis quinze ans, celui des exportations de l'étranger a augmenté également. Voici deux points à remarquer: le Royaume-Uni consomme toujours à peu près la même quantité de blé, et il continuera de s'approvisionner chez les nations qui lui offriront les conditions les plus favorables, surtout chez celles avec lesquelles elle fait un commerce d'exportation et dont elle est créancière. Il est donc évident que notre seul espoir d'augmenter considérablement nos exportations de blé et de farine de blé dans le Royaume-Uni réside dans l'élimination du blé étranger par les avantages que présentera le nôtre sous le rapport de la qualité et du prix. La culture du blé n'étant pas très profitable, aux prix actuels, à cause de la concurrence des autres blés d'exportation, nos frais de production par rapport à nos prix de vente sont donc de toute importance.

Considérons maintenant le Royaume-Uni comme marché où l'on exporte de la farine de blé. En 1913, il en a absorbé 2,880,167 barils sur 4,478,061 que représentait notre exportation totale, c'est-à-dire près de 65 p. 100, et il en consomme, en tout, 35,000,000 de barils. Nos importations de farine dans le Royaume-Uni vont-elles augmenter considérablement? Je ne

le crois pas, car ses minotiers sont aujourd'hui nos plus redoutables concurrents. Ils achètent du blé d'exportation dans tout l'univers, et par conséquent il ne leur coûte pas cher. L'Angleterre va continuer d'acheter du blé de l'étranger afin d'employer ses navires et de se faire payer de l'intérêt sur ses placements. Le minotier anglais mélange son blé sans que le consommateur anglais en fasse de différence, et ainsi il a sur le minotier canadien l'avantage de pouvoir acheter à profit toutes sortes de blé. Il est vrai qu'on estime beaucoup la farine de blé canadien, parce que ce blé est riche en gluten; mais les blés des Etats-Unis, de la Russie et de l'Argentine, que le minotier anglais achète, sont riches en gluten, eux aussi, et par conséquent, pour la qualité de farine demandée dans le Royaume-Uni, le minotier anglais nous est un fort concurrent. En outre, on trouve sur les quais de la Grande-Bretagne des minoteries pourvues de l'outillage le plus moderne et qui produisent de la farine à aussi bon marché sinon à meilleur marché qu'il s'en puisse produire dans n'importe quel pays du monde. La presse a publié récemment qu'une minoterie d'Ecosse venait d'exporter de la farine aux Etats-Unis.

M. SCHAFFNER: L'honorable député a-t-il les chiffres qui établissent quelle quantité de blé les Etats-Unis exportent en Angleterre?

M. MACLEAN: Non, je ne les ai pas. Veuillez me laisser continuer. J'ai lu, la semaine dernière, dans un journal canadien, que le Canada allait bientôt approvisionner de farine tout le Royaume-Uni. Les conditions actuelles semblent plutôt indiquer que nous serons malheureusement forcés de garder notre farine si nous ne pouvons la vendre moins cher que le minotier anglais ne vend la sienne. Les Etats-Unis se sont un jour bercés de cette même espérance. En 1906, ils vendaient au Royaume-Uni 10,152,770 quintaux de farine; en 1913 ils lui en vendaient 6,157,644 quintaux et les Américains abandonnèrent, dit-on, l'organisation qu'ils avaient établie pour la vente de leur farine, tant ils ont eu à souffrir de la concurrence anglaise, Pourquoi? Probablement pour plusieurs raisons, mais surtout parce que la production du blé leur coûte trop cher—je pense même qu'elle coûte plus cher qu'au Canada—et parce qu'ils n'obtiennent pas, pour leur blé ou leur farine, des prix suffisamment rémunérateurs, à cause de la concurrence que leur font les autres pays de production et les minotiers anglais. Nos minoteries peuvent produire 30,000,000 de barils par année. Ils en produisent 15,000,000 et nous en consommons 10,000,000.

Nous parlons bien d'augmenter notre production de blé et de farine, mais, je vous le demande, où allons-nous trouver des marchés et des consommateurs? Nous pouvons, si nous le voulons, envoyer notre blé et notre farine en franchise sur les marchés des Etats-Unis. Serait-ce avantageux? Le producteur le pense, le minotier canadien le nie, et le Gouvernement le nie aussi ou du moins il appuie l'objection du minotier. Est-elle vraiment fondée? Nos minotiers se trompent s'ils s'imaginent que l'Angleterre va acheter la plus grande partie de notre farine d'exportation, quelle qu'en soit la quantité, et les faits sont là pour le prouver. Si cette quantité augmente, et elle doit augmenter, nos minotiers doivent plutôt redouter la concurrence de ceux d'Angleterre que de ceux des Etats-Unis. Je crois savoir qu'ils ont demandé un service océanique destiné à l'exportation de la farine et spécialement subventionné à cette fin. Ce serait là une préférence inutile et dont la mise en pratique démontrerait la futilité, comme c'est toujours arrivé en pareil cas. Si nos minotiers consacraient la même énergie à l'utilisation des avantages qu'ils possèdent et à une lutte ayant pour objet de leur assurer des marchés tout près d'eux, qui pourraient absorber toute la farine que nos minoteries peuvent produire maintenant, d'où il résulterait une réduction dans le coût de production par unité, ils travailleraient ainsi d'une façon plus profitable à eux-mêmes et au pays qu'en persistant à solliciter du Gouvernement des faveurs qui, j'ose le croire, ne leur seraient d'aucun secours.

Il est clair que nous avons besoin d'autres marchés pour le blé et pour la farine, et il est non moins raisonnable de prétendre que, pour arriver à cela, nous devons tout faire pour qu'il soit possible de produire à meilleur marché.

Nous pouvons avoir un débouché additionnel, puisque celui des Etats-Unis nous est ouvert. Il appartient au Gouvernement du Canada de dire si nous en profiterons. Plus vite nous accepterons ce marché et plus vite nous nous y établirons et déplacerons les blés et farines de provenance américaine. Il y aurait une autre série d'établissements moulant notre blé. Cela permettrait à nos meuniers de moudre avec plus de continuité et, par suite, à meilleur marché, parce qu'alors ils pro-

duiraient tout ce qu'ils peuvent. Ce qui manque au meunier canadien, ce sont des consommateurs pour sa farine et des bestiaux qui en consomment les restes. Le marché anglais n'est pas le remède à cela et le prix des transports maritimes n'en est pas non plus la cause. Il nous faut un remaniement du tarif qui rende possible une production moins coûteuse. Ceci peut se faire sans nuire à nos industries, et il faudrait le faire. Le Gouvernement aurait dû, dès cette session, s'occuper de la chose dans un sens favorable. Afin de nous assurer un débouché de plus, le blé aurait dû être mis sur la liste des articles qui entrent en franchise, et l'on aurait dû faire au tarif d'autres modifications propres à encourager les productions de toute sorte; ceci afin de mieux assurer notre position vis-à-vis nos rivaux, dans l'intérêt surtout du cultivateur des provinces de l'Ouest pour qui la situation n'est guère favorable.

Le ministre des Finances nous disait hier qu'une des raisons pour lesquelles il n'est pas opportun d'admettre en franchise les blés étrangers, c'est que la chose aurait pour conséquence de détourner le trafic de nos voies transcontinentales établies tout exprès dans le but et avec l'espérance de faire prendre à notre commerce les routes de l'Ouest et de l'Est, assurant par là à nos chemins de fer une circulation profitable. Je me demande si le ministre des Finances était bien sincère en émettant cette idée. Au cours de la campagne électorale de 1911, je me suis souvent demandé si, dans le parti conservateur, il y avait quelqu'un qui fût vraiment de bonne foi en prétendant que la franchise des blés entre le Canada et les Etats-Unis serait inopportune en ce qu'elle détruirait la circulation entre l'Est et l'Ouest et vice versa, au grand préjudice de nos chemins de fer. C'est là, à mon avis, la proposition la plus absurde que l'on ait jamais émise. S'il est vrai que les chemins de fer du Canada sont à la merci du gouvernement américain, ce dernier peut donc supprimer à sa guise les droits sur le blé et ruiner nos réseaux de voies ferrées. La droite nous demande ce que nous voulons faire du marché américain, et elle nous dit que les blés du Canada n'iront pas aux Etats-Unis. Si cela est vrai, le blé canadien continuera donc de suivre les voies canadiennes, et nos chemins de fer n'en souffrirons pas.

On nous dit encore que l'admission en franchise de son blé aux Etats-Unis aura pour effet d'assurer au cultivateur canadien un prix plus haut. Je ne crois pas qu'il importe de nier cette prétention; mais si le blé américain ne se vend pas plus cher que le blé canadien, celui-ci ne passerait pas aux Etats-Unis en grande quantité et, en ce cas pareillement, nos chemins de fer n'en souffriront pas. Mais je vais plus loin, et je dirai que rien ne fait croire à une impossibilité de faire passer dans d'autres pays la quantité de blé que nous exportons actuellement et de lui faire suivre la route de nos chemins de fer, sans laisser de vendre du blé aux Etats-Unis. Une exportation de nos blés aux Etats-Unis n'aura sûrement pas pour conséquence de faire obstacle à nos exportations de cette denrée sur les autres pays du monde. Mettez les choses au pire, et supposez même que tout notre blé aille aux Etats-Unis, ne laissant absolument rien pour ailleurs, est-ce que cela aura pour effet de nuire aux chemins de fer canadiens? J'en doute fort, et je défie l'honorable député de Saint-Antoine d'établir que mes doutes ne sont pas fondés. La puissance d'achat des habitants de l'Ouest serait augmentée d'autant s'ils vendaient tout leur blé aux Etats-Unis, et ils le feraient dans le cas seulement où la chose leur serait plus profitable que de le vendre ailleurs. La puissance d'achat du producteur serait en conséquence augmentée, et l'Ouest importerait beaucoup plus. Cela amènerait à nos chemins de fer un trafic plus lucratif et le résultat net serait de les enrichir davantage. Mais c'est là une hypothèse absurde et une situation qui ne peut se présenter de longtemps. Que nous ayons ou que nous n'ayons pas avec les Etats-Unis le libre-échange quant aux blés et aux farines, notre commerce actuel d'exportation avec les autres pays n'en sera pas le moins du monde dérangé. Par le fait, il n'existe aucune raison de ne pas, plus ou moins, faire avec les Etats-Unis le commerce des blés, sans laisser en même temps d'accroître notre commerce d'exportation avec les autres pays, assurant par là aux chemins de fer canadiens un trafic de plus en plus considérable; et, même au cas où serait exécutée cette entreprise douteuse du chemin de fer de la baie d'Hudson, rien ne fait croire qu'un envoi de nos blés par cette route nuirait aux chemins de fer de ce pays, puisque nous aurions dans quelques années un commerce d'exportation des blés du Canada tellement considérable que toutes nos voies de transport seraient mises à contribution.

Mais il nous faut insister auprès des membres de la droite sur les conditions toutes particulières qui règnent dans l'Ouest, et il

me semble que le Gouvernement ne saisit pas bien la situation. Je crois qu'à l'heure actuelle il y va des intérêts du Canada, des provinces de l'Est comme de l'Ouest, du cultivateur, du meunier et du consommateur canadiens, d'admettre les blés en franchise, et nous regrettons en conséquence, nous les membres de la gauche, que le Gouvernement n'ait pas jugé bon de le faire.

J'irai plus loin, puisque le débat sur le budget ne limite pas nécessairement la discussion aux choses de la finance et du tarif. Il convient de discuter généralement la situation de notre pays. Dans un examen des problèmes de l'Ouest, le Gouvernement ne doit pas s'en tenir à la seule question des droits de douane. Le moment est venu, je crois, où nous devons aider d'une façon plus directe et plus pratique à l'agriculture dans le but surtout de résoudre les difficultés auxquelles ont à faire face les cultivateurs des trois provinces des prairies. Il serait bon de leur venir en aide de quelque autre manière, et en adoptant des mesures qui produisent des effets immédiats, durables et avantageux. Je suis sûr que chacun de nous de ce côté-ci de la Chambre favoriserait toute proposition d'une aide pratique aux habitants de l'Ouest qui, dans des circonstances difficiles, s'efforcent de tirer du sol les richesses dont ce pays a besoin. C'est de l'Ouest que de longtemps doivent sortir les produits destinés à solder au dehors les importations de ce pays.

Les membres de la droite font beaucoup de bruit au sujet de la nouvelle politique agricole, où il se dépense un million annuellement. Je félicite le Gouvernement de ce qu'il fait; mais, en somme, ce n'est pas beaucoup. Je doute que cela vaille la peine de tant se glorifier, ni que cela indique une étude bien soigneuse ni un bien mûr examen de la présente situation du pays au point de vue agricole. Nous avons, ce me semble, atteint l'époque où les intérêts de l'agriculture doivent davantage être l'objet de nos préoccupations et, si l'on se rendait bien compte du rôle important que l'agriculture joue dans le commerce et la prospérité de ce pays, nous verrions à l'encourager davantage. Les membres de la droite assurent que leur prétendue politique nationale a été avantageuse à l'agriculture, mais je dirai que leur politique actuelle en ce qui regarde l'agriculture en général et, en particulier, la question que je viens de débattre, celle du droit sur les blés, n'est pas faite pour encourager l'agriculteur.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 148), déposé par M. McKay, tendant à faire droit à George Gracie Smith.

Le 2e (bill n° 149), déposé par M. Douglas, pour faire droit à Harry Cracroft Pugh.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

M. A. K. MACLEAN: Lorsque la séance a été suspendue à six heures, j'étais en train de dire qu'à cause des conditions qui règnent au Nord-Ouest, on ne devrait pas hésiter, après un encouragement aux provinces des prairies par le moyen d'une détaxe, à leur venir en aide par des mesures directes et pratiques, des mesures répondant aux besoins de cette contrée et propres à résoudre les difficultés particulières auxquelles les cultivateurs y ont à faire face. J'ai appris depuis six heures que la commission des chemins de fer avait rendu une décision dont l'effet sera de réduire le prix du transport des marchandises et de favoriser grandement ces provinces, surtout celles de la Saskatchewan et de l'Alberta. Je suis sûr que cette nouvelle sera accueillie avec beaucoup de satisfaction par tous les citoyens du Canada et, en particulier, par ceux qu'elle intéresse plus directement. La commission des chemins de fer est due à l'ancienne administration et la loi qui l'a instituée est une de celle que les membres de la gauche signalent toujours avec joie et fierté. La commission des chemins de fer est une institution qui a rendu au Canada des services considérables, et si, dans le règlement de la question des tarifs, elle est parvenue à effectuer une réduction qui, avec le temps, constitue pour les provinces de l'Ouest un important élément de prospérité, la loi qui a établi cette commission aura démontré une fois de plus son utilité.

Il ne me reste plus qu'une seule question à discuter, et j'aurai fini: c'est la question du régime douanier des denrées alimentaires. Le ministre des Finances ne nous a dit que fort peu de chose à cet égard dans son exposé d'hier; même il n'en a pas soufflé mot. J'ai été surpris de

son silence, car la question du coût de l'existence présente un intérêt exceptionnel et fait l'objet des plus graves réflexions chez toutes les classes de la société. Je crois, en outre, que c'est un état de choses qui se recommande à la sérieuse attention et requiert l'intervention effective du Gouvernement. Je ne me propose pas de faire l'examen par le menu de cette question de la cherté de la vie, non plus que des remèdes applicables sous forme de modification du tarif. Je m'efforcerai plutôt et surtout de dégager certains principes généraux qui se rapportent à la question. La cherté de la vie, le relèvement exceptionnel des prix exigés pour les objets de première nécessité, sont des faits tellement évidents qu'il n'y a pas lieu pour moi d'en faire la preuve. Les prix des articles de consommation courante, et notamment des denrées alimentaires, n'ont cessé d'augmenter depuis des années, au point qu'aujourd'hui les salariés et les gagne-petit se voient contraints de modifier leur genre de vie, de se passer de beaucoup de choses qui leur étaient devenues en quelque sorte indispensables, de se dénier maint plaisir dont ils avaient pris l'habitude. Sous ce rapport, les conditions observées actuellement dans le monde entier sont exceptionnelles, d'un vif intérêt et d'une gravité jugée assez grande en tous pays pour mériter l'examen le plus consciencieux et le plus minutieux des économistes les plus compétents. Or, je ne prétendrai pas que le Gouvernement soit entièrement responsable de ce qu'on appelle la cherté grandissante de la vie. A ce phénomène on assigne de multiples causes, mais ce n'est pas mon dessein de les énumérer ou de les discuter. Certaines de ces causes ne dépendent pas de nous, tandis que, en ce qui regarde certaines autres, nous sommes en mesure de les enrayer, sinon de les supprimer. Je ne soumettrai pas non plus de tableaux comparatifs des prix. Cela est trop bien connu. Je n'entrerai pas davantage dans l'examen détaillé de longues listes d'articles dont les prix sont jugés exorbitants. Je me bornerai à discuter très brièvement la question des prix courants des denrées alimentaires et de suggérer un remède applicable dans les circonstances.

Aujourd'hui, la plupart des denrées alimentaires sont taxées ou sujettes à un droit, et cela incontestablement contribue à en relever les prix. L'impôt douanier doit avoir l'effet de hausser les prix des denrées alimentaires, sans quoi personne ne s'opposerait à sa suppression, ou même n'aurait songé à l'établir. N'est-ce pas là une mesure sage? Dans l'état actuel des prix, et considérant que le producteur apparemment n'en retire aucun avantage réel, sommes-nous bien justifiés de continuer à grever d'un impôt les substances alimentaires? Arrêtons-nous à considérer un petit nombre d'articles. Prenons, par exemple, les viandes, qui fournissent un aliment de si grande necessité. Où en est ce commerce dans le monde entier? La production est à peine suffisante pour répondre aux besoins. Tel est l'état des choses en ce qui regarde le Canada. Notre bétail n'est plus aussi nombreux, et vu l'importance de la matière, je vais soumettre à la Chambre quelques chiffres sur ce point; ils aideront la Chambre à se former une idée juste de la situation.

Têtes de bétail canadien.

	1908.	1912.
Porcs	3,369,858	2,655,400
Moutons	2,831,404	2,360,600
Vaches laitières	2,911,746	2,890,100
Autres bêtes à cornes	4,629,836	4,093,600

Nombre total des bestiaux reçus aux Stock Yards de Winnipeg:

1906: 130,426. 1912: 101,044.

Le nombre des bêtes à cornes exportées du port de Montréal en 1909 (je ne suis pas certain s'il s'agit de 1909 ou de 1906), a été de 94,294; tandis que, en 1912, il a été de 6,184. Le nombre des moutons exportés a été de 1,616 en 1909, contre 178 seulement, en 1912. Il saute donc aux yeux que notre production de bêtes à boucherie diminue, et les prix courants de la viande en ressentent le contre-coup. On peut se faire une idée suffisante de la mesure dans laquelle nos exportations de bétail ont diminué en comparant la valeur de ces exportations, qui était de $10,480,000 en 1902, contre $2,183,000 en 1913.

Certaines statistiques relatives à la production et à l'exportation du bétail des Etats-Unis intéresseront peut-être la Chambre, en ce qu'elles éclairent le côté canadien de la question. Je vais commencer par indiquer certains chiffres relatifs aux exportations des Etats-Unis:

Exportations de bêtes à cornes.

1900	397,286 têtes
1913	105,506 têtes

Exportations de viande de bœuf:

1909	674,284,723 liv.
1913	123,000,000 liv.

Exportations de lard et charcuterie:

1900	1,538,024,466 liv.
1913	965,000,000 liv.

Aux Etats-Unis, le nombre des bestiaux de toute sorte a diminué comme au Ca-

nada, seulement en plus forte proportion encore, et tout indique, si je ne me trompe, que ce pays va se mettre à en importer de grandes quantités. Or, dans ces conditions, l'imposition de droits douaniers à la frontière canadienne sur les importations de bétail est-elle une mesure juste ou nécessaire? La suppression des droits douaniers prélevés par le gouvernement des Etats-Unis sur les viandes va restreindre sensiblement les faibles quantités dont nous disposons pour la consommation domestique. Pourquoi les droits imposés par notre tarif sur les denrées de cette nature ne seraient-ils pas supprimés? Je ne retiendrai pas davantage la Chambre sur ce sujet.

Voici maintenant certaines statistiques indiquant le volume de nos importations et exportations de denrées alimentaires importantes en 1913, ainsi que les droits perçus sur ces denrées:

Importations.		Montant des droits versés.	Exportations.
Viande de porc.	$1,043,916	$210,990 00	$ 57,960
Volailles	407,815	80,201 00	72,477
Viande, conserves	388,566	97,627 19	26,718
Œufs	2,828,607	97,123 48	35,519
Beurre	2,123,688	252,311 76	223,578
Pommes de terre	538,106	114,353 67	749,363
Mouton	554,758	169,339 45	6,742
Bacon	1,938,726	270,893 06	5,350,845

M. EDWARDS: L'honorable député pense-t-il que si les droits étaient supprimés il s'importerait de plus grandes quantités de beurre, d'œufs et de bacon?

M. MACLEAN: Probablement. Dans notre pays aujourd'hui, surtout à certaines saisons de l'année, nombre de personnes doivent s'abstenir d'acheter certains de ces articles à cause de leur cherté. Si nous sommes dans la nécessité d'importer de ces denrées, pourquoi ne permettons-nous pas à ceux qui en ont besoin de les obtenir libres de tout impôt douanier. C'est simplement une déclaration générale de principe que je fais ici. Il pourra se présenter des exceptions que je discuterai plus tard.

M. MORPHY: L'honorable député prétend-il que les denrées mentionnées par lui en dernier lieu doivent être admises au Canada en franchise?

M. MACLEAN: Je vais aborder cette question dans un instant.

M. MORPHY: L'honorable député ne me donnera-t-il pas une réponse sur-le-champ?

M. MACLEAN: Oui. Voici quelle est mon attitude: les denrées alimentaires de consommation courante devraient, en règle générale, être admises chez nous en franchise, à moins que quelque bonne et solide raison ne s'y oppose. En formulant et rajustant le régime douanier des substances alimentaires, nous devons prendre pour principe directeur l'admission en franchise des denrées. Bien entendu, si les nécessités du fisc l'exigeaient, il y aurait lieu de déroger à la règle.

A l'heure qu'il est les recettes du Trésor sont abondantes, mais on se rend compte facilement que en aucun temps le Gouvernement peut avoir besoin de plus amples revenus. Je n'irai pas jusqu'à dire que ce principe doit être appliqué avec une extrême rigueur, et que jamais ces importations ne devraient être taxées pour alimenter le Trésor public.

J'irai même plus loin, et peut-être est-ce là ce que mon honorable ami désire discuter avec moi: A mon avis, l'établissement d'un tarif douanier sur les denrées alimentaires importées au Canada a été surtout justifié comme mesure de représailles contre nos voisins. Il est inexact, suivant moi, que les impôts douaniers sur les importations de produits agricoles au Canada aient été avantageux aux producteurs. Je pose cela en principe général. La règle de simple bon sens qui me paraît s'imposer à tout gouvernement, lorsqu'il s'agit de modifier le régime des denrées alimentaires, est celle-ci: tout en se proposant principalement pour fin d'assurer aux consommateurs des substances alimentaires libres d'impôts douaniers, de tenir compte du régime auquel ces mêmes articles de provenance canadienne sont soumis à la frontière du pays étranger avec lequel nous avons à faire. Je reconnais bien que, en pareille matière, il y a lieu de tenir compte de toutes les circonstances, mais, en principe général, je dis que toute denrée alimentaire de consommation courante devrait être admise au Canada en franchise.

Aujourd'hui nous nous appliquons à stimuler les échanges sur toute la largeur d'un continent couvrant trois mille milles d'un océan à l'autre, et interrompu en son milieu par une zone déserte. C'est une œuvre ambitieuse qu'ont entreprise des Canadiens. A bien des égards, elle mérite d'être encouragée. Nous avons tous fait notre part en vue de développer les échanges entre l'est et l'ouest du Canada; aussi bien qu'entre les diverses provinces; mais dans un pays s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, il n'est pas sage au point de vue économique, et il n'est pas juste, suivant moi, d'imposer artificiellement un régime des échanges surtout en ce qui regarde les denrées alimen-

taires, sur toute l'étendue d'un continent de deux mille cinq cent ou trois mille milles de largeur. C'est un régime contre nature et antiéconomique. Si l'Ouest canadien développe sa production agricole d'ici quelques années, comme il y a lieu de le prévoir, il deviendra un concurrent redoutable dans le domaine agricole pour Ontario, Québec et les Provinces maritimes. Il ne fera pas concurrence aux établissements agricoles de nos voisins. Nous verrons se reproduire l'état de choses dont on a été témoin aux Etats-Unis il y a quelques années. Lorsque les états de l'Ouest furent arrivés à exporter en quantités considérables, ils purent disposer fortement de leurs produits dans les états de l'Est, et comme résultat le cultivateur de l'Est souffrit de cette concurrence. Le même résultat se produira dans notre pays si l'Ouest augmente sa production de denrées agricoles, comme je le prévois et je l'espère. Il serait donc à l'avantage du cultivateur de l'Est que son concurrent de l'Ouest eût un débouché pour l'excédent de ses produits dans les états de l'Ouest ou du centre de la république voisine.

Il y a toute apparence que nous verrons la chose se produire au Canada; bien que nous exportions certains produits en assez grandes quantités, comme le lard fumé, par exemple, là où nos exportations excédent de beaucoup les quantités que nous importons, il serait encore avantageux pour le consommateur que nous ayons un commerce d'importation. Nous ne devons pas considérer ce problème simplement au point de vue des intérêts des cultivateurs qui fournissent les produits naturels, car nous ne devons pas perdre de vue que nous avons un grand nombre de consommateurs; de fait, ces derniers sont bien plus nombreux que les producteurs au Canada; à l'heure actuelle. Il ne serait donc pas juste d'obliger les consommateurs, en toutes circonstances, à acheter du producteur canadien les aliments dont il a besoin ou à payer les droits d'importations, s'il achète des producteurs étrangers.

D'un bout à l'autre du pays des conditions économiques particulières prévalent quant aux prix des choses réellement nécessaires à la vie; il faut donc faire entrer ces conditions en ligne de compte, si nous voulons résoudre logiquement ou d'une façon pratique le problème que nous discutons en ce moment.

La situation actuelle diffère totalement de l'état de choses qui existait il y a quelques années.

[M. A. K. Maclean.]

Nous sommes en face de faits et de conditions nouvelles, et le devoir nous incombe, du moment que nous cherchons un remède pour apporter quelque soulagement au consommateur, de nous livrer à l'étude des faits et des conditions actuellement en existence, afin que nous puissions discuter la solution d'une façon intelligente. Les droits tarifères n'ont plus le même effet qu'ils avaient, il y a quelques années; la chose est constatée aux Etats-Unis et dans le monde entier. Le commerce est devenu international, et quels que soient les droits que l'on impose sur certains articles importés, ils n'affectent en rien la quantité ou les prix de ces marchandises. Je crois sincèrement que si l'on faisait disparaître les droits sur quelques articles, cela ne diminuerait en rien l'importation de ces marchandises, et probablement que les prix seraient fort peu affectés. Il existe des combinaisons entre certains producteurs, des compagnies de transport et des intermédiaires, qui trouvent le moyen d'échapper absolument aux effets du tarif. Voilà pourquoi je prétends que l'on doit étudier aujourd'hui, à la lumière des nouvelles conditions qui ont surgi en ces dernières années, la question du système fiscal. Cette idée est magnifiquement exprimée dans le bulletin annuel au sujet de la récolte qu'a publié le ministère de l'agriculture des Etats-Unis, au mois de janvier 1914. Voici le texte de cet extrait:

La longue chaîne de distributeurs et d'intermédiaires qui s'échelonnent entre le cultivateur et le consommateur sont en état de tirer profit du marché, et jusqu'à un certain point, de le contrôler dans les deux sens; car ils sont mieux organisés pour se renseigner sur l'état de la récolte et sur les conditions du marché, puis pour agir avec célérité, que les cultivateurs ou les consomateurs, qui eux, ne sont pas organisés, et, en tant qu'individus, sont impuissants à se protéger. Les hauts prix que paient les consommateurs, qui sont de 5 pour 100 à 500 pour 100, dans certains cas, plus élevés que ceux que reçoivent les cultivateurs, laissant voir qu'il y a de la marge pour abaisser le coût de la vie pour le consommateur tout en permettant d'augmenter considérablement les revenus du cultivateur, sans qu'il accroisse la production de sa ferme.

Voilà, monsieur l'Orateur, un fait réel qui peut nous aider à résoudre le problème que présente la situation actuelle. Lorsqu'on discute de l'abolition ou de l'abaissement des droits sur les produits agricoles, il ne s'ensuit pas nécessairement que le producteur en éprouve le moindre contre-coup, bien que ce régime puisse être au détriment de l'intermédiaire ou peut-être de certaines compagnies de transport. Il existe bien peu

de cultivateurs ou de producteurs de denrées alimentaires, à mon sens, qui croient que le tarif tel qu'il existe, à l'heure actuelle, soit à leur avantage. D'une façon générale, le producteur ne reçoit qu'une bien faible proportion du prix que paie le consommateur pour les principales denrées alimentaires, selon que la chose a été souvent démontrée et aux Etats-Unis et au Canada. Il y a en ce pays des producteurs de denrées alimentaires qui croient qu'on pourrait faire disparaître ou abaisser les droits sur ces produits, sans qu'il en résulte de grands dommages pour eux. Le conseil d'agriculture du Dominion a présenté un mémoire au gouvernement, au mois de décembre dernier, qui contient les mots suivants:

> Nous demandons l'entrée en franchise de toutes les denrées alimentaires, car dans notre opinion, c'est un crime de lèse-humanité que de frapper d'un impôt les choses nécessaires à la vie.

M. EDWARDS: Qui a parlé de cette façon?

M. MACLEAN: Le conseil d'agriculture du Dominion représente un très grand nombre de producteurs de produits agricoles de la province d'Ontario et de l'Ouest. Si je ne me trompe, un peu plus tard, une autre délégation de la province d'Ontario présenta une contre-requête. Sont-ce bien là les faits?

M. BEST: La première délégation se composait d'agronomes; la seconde était composée de cultivateurs.

M. MACLEAN: Selon moi, la première délégation se composait de cultivateurs, tandis que la seconde était composée de politiciens; du moins, c'est l'impression que j'en ai gardée. Pour moi, on a organisé cette seconde députation dans le seul but de neutraliser les représentations qu'avait faites la première. Je ne sais pas si la première députation a été organisée pour atteindre un but politique, mais dans tous les cas, ceux qui la composaient ont fait connaître franchement leur opinion.

M. ROGERS: Si mon honorable ami veut bien m'excuser, je désire lui faire remarquer de suite que les déclarations qu'il vient de faire ne concordent pas avec les faits.

M. MACLEAN: Quelles déclarations?

M. ROGERS: Vos affirmations que la députation a été machinée et amenée ici pour atteindre un but spécial.

M. MACLEAN: Quoique je sois toujours heureux d'accepter la parole du ministre des Travaux publics, je suis obligé d'avouer que cette députation avait toutes les apparences d'une affaire montée.

M. BEST: Les cultivateurs d'Ontario, qui sont venus à Ottawa, le 21 décembre 1911, n'ont jamais demandé l'entrée du blé en franchise.

M. MACLEAN: Il est peu probable que les honorables messieurs de la droite seraient désireux de soumettre de nouveau cette question au jugement des cultivateurs d'Ontario.

M. BELAND: Bruce-sud.

M. MACLEAN: La question de la cherté de la vie et de l'entrée en franchise des denrées alimentaires, en tenant compte des exceptions et des considérations que j'ai mentionnées, mériterait d'être traitée plus au long que je n'ai l'intention de le faire ce soir.

Lorsque j'ai abordé ce sujet, j'avais tout simplement l'intention de mettre en évidence certains faits et quelques principes généraux concernant la question.

Le ministre des Finances a déclaré, hier, que le dégrèvement des denrées alimentaires signifierait l'établissement du libre-échange. C'est certainement là une proposition insoutenable. Sur quelle autorité le ministre des Finances s'appuie-t-il pour énoncer cette opinion? Il n'a pas tenté de la confirmer, et je doute fort que l'honorable ministre ou n'importe lequel des messieurs de la droite soit en état de le faire. Vous pourrez avoir recours à l'histoire, à l'expérience ou aux faits, sans que vous puissiez jamais rien trouver qui vienne confirmer la proposition émise par le ministre des Finances, à savoir: qu'admission en franchise des denrées alimentaires et libre-échange soient synonymes. La théorie qui veut que l'admission en franchise des aliments signifie la liberté commerciale est une doctrine essentiellement protectionniste. Elle est professée tout simplement par ceux qui essaient de faire croire au cultivateur qu'il retire des bénéfices de la protection que l'on accorde aux autres classes de la population. Je croyais que l'on avait mis cette opinion de côté depuis fort longtemps.

M. ROGERS: Nous ne désirons nullement la mettre de côté.

M. MACLEAN: Le ministre des Travaux publics a raison de dire, je le suppose, que

lui et ses amis ne veulent pas abandonner le régime de la protection; c'est pourquoi ils sont obligés de professer la doctrine absurde que dégrèvement des denrées alimentaires et liberté commerciale sont synonymes. Il désire que même les choses nécessaires à la vie servent à grossir les revenus qu'il perçoit, grâce au tarif protecteur. Lorsqu'on institua le régime de la protection au Canada et aux Etats-Unis, on prétendit, au début, qu'il fallait venir en aide aux industries naissantes; mais il est évident que cet argument ne pouvait être employé éternellement, et effectivement on ne s'en sert plus. Les anciennes industries, qui sont en existence depuis des années, semblent avoir tout autant besoin de protection que celles qui ne sont nées que d'hier.

Aux Etats-Unis, il y a déjà plus de trente ans que l'on a relégué cet argument aux oubliettes, et par quoi l'a-t-on remplacé? Les partisans du régime protectionniste prétendirent qu'il avait pour résultat de faire augmenter les salaires des ouvriers. Puis, au bout d'un certain temps, ce nouvel argument a été abandonné à son tour. Personne n'oserait l'employer à l'heure actuelle. L'expérience a démontré qu'il n'est pas conforme aux faits. A venir jusqu'en 1890, ou vers cette date, la politique fiscale des Etats-Unis n'accordait aucune protection au cultivateur américain. Ce fut le régime fiscal inauguré par McKinley, qui le premier imposa des droits sur les produits agricoles, afin de les protéger contre les pays étrangers. C'est de l'époque de McKinley que date cette campagne protectionniste en faveur des cultivateurs. Il eut bien soin de placer sur les épaules des cultivateurs la responsabilité pour le maintien de la barrière protectionniste, bien que dans son intention elle devait surtout protéger les autres classes de la population. Les partisans du système eux-mêmes n'essaient plus de justifier leur politique en invoquant ce prétexte qu'elle est nécessaire dans l'intérêt des agriculteurs. Ils ont recours à un autre argument, à savoir: qu'il est bon d'avoir un tarif afin de ramener l'équilibre entre le coût de production dans le pays d'origine et dans le pays où ces produits sont importés. C'est là la doctrine que l'on professe à l'heure actuelle, aux Etats-Unis, afin de justifier le système protectionniste. C'est là la doctrine que soutenait le ministre des Finances, à la dernière ou à l'avant-dernière session, lorsqu'il présenta son bill relatif à la création d'une commission du tarif. C'est là l'argument dont il se servit pour justifier l'attitude qu'il avait prise; mais il n'a jamais prétendu en ce temps-là qu'admission en franchise des denrées alimentaires et liberté commerciale étaient synonymes. Il n'a jamais essayé alors de nous faire croire qu'il en coûte plus cher ici qu'aux Etats-Unis pour produire des denrées alimentaires, et qu'il était nécessaire de faire déterminer la différence exacte dans les prix par une commission dite du tarif. C'est pourquoi j'affirme que la proposition allant à dire que l'admission en franchise des denrées alimentaires amènera nécessairement l'établissement du libre-échange est insoutenable et absurde. Je n'en dirai donc pas plus long sur ce sujet.

[M. A. K. Maclean.]

En conclusion, eu égard à la situation économique qui règne aujourd'hui, au renchérissement de la vie qui pèse si cruellement sur tant de classes de nos populations, eu égard aux prix si élevés des articles de première nécessité, surtout des denrées alimentaires, eu égard aussi au fait que le producteur de denrées alimentaires ne bénéficie apparemment que fort peu des droits dont sont aujourd'hui grevés ces denrées alimentaires au tarif canadien, je le demande, n'avons-nous pas atteint cette étape où nous pourrions, au bénéfice du consommateur, affranchir les denrées alimentaires? Voilà l'attitude qu'adopte aujourd'hui la gauche et, à mon avis, cette attitude s'appuie sur un principe indiscutable. C'est nous, du moins, qui jouons ici le rôle humanitaire. Les ministériels prétendent qu'il faut se garder d'affranchir les denrées alimentaires, si on ne veut pas faire crouler par sa base tout notre régime fiscal. Cette attitude est illogique et le ministre des Finances, en annonçant hier ces modifications du tarif, a démontré, en quelque mesure du moins, l'illogisme de cette attitude, parce qu'il a dégrevé tout aussi bien qu'il a relevé certaines taxes fiscales, et il a admis en franchise douanière certains articles.

Au point de vue économique, notre attitude sur cette question est logique. Elle s'inspire de l'intérêt du producteur et du consommateur. Le Gouvernement devrait sans retard mettre à l'étude la question des impôts sur les denrées alimentaires au Canada. Si le ministre des Finances entend ne pas s'écarter de l'attitude qu'il a adoptée ici hier même, en refusant de tenir compte des vœux du consommateur canadien qui demande le dégrèvement des den-

rées alimentaires; si le ministre, dis-je, persiste à se refuser à tout remaniement d'un tarif relatif aux denrées alimentaires, nous consentons volontiers à discuter la question avec lui à la tribune populaire. Nous sommes prêts à les rencontrer à Philippes.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine): Monsieur l'Orateur, la tâche m'est échue de répliquer à l'argumentation formulée par le député d'Halifax (M. A. K. Maclean). Je n'entends nullement fatiguer l'attention de la Chambre des heures durant; mais sobre de paroles que je suis, je vais m'efforcer de répondre brièvement aux arguments formulés par mon collègue, le député de Halifax, arguments qui appellent réplique.

Au début, il a fait deux observations, et si je me rallie volontiers à la première de ces observations, je ne saurais souscrire à la dernière. Il a exprimé l'espoir que la crise actuelle serait de courte durée, et que bientôt la vague de la prospérité battrait à nos portes. Bien qu'il me répugne d'admettre que le Canada aujourd'hui ne jouisse pas d'une entière prospérité, je veux bien, de concert avec mon collègue, nourrir l'espoir qu'un prochain avenir nous réserve une prospérité encore plus grande.

Quand le député d'Halifax affirme que le ministre des Finances, au cours de son exposé budgétaire, hier, a trahi une certaine crainte et senti le besoin de faire apologie, je ne saurais, je l'avoue, me ranger à son avis. Si les observations du député d'Halifax sont exactes, le ministre des Finances a dû créer une toute autre impression dans l'esprit de la gauche; mais, aux yeux de la droite, il a fait preuve d'optimisme et de vigueur et prouvé qu'il avait le courage et j'espère, la santé voulue pour mener à bonne fin les projets qu'il a exposés. Tout l'après-midi, le député d'Halifax s'est évertué à prouver que le ministre des Finances s'était rendu coupable de prévarication. Je suis fortement tenté de prononcer un verdict de non-lieu. L'honorable député n'a pas réussi à établir que le système du Gouvernement ou du ministre des Finances a abouti à des résultats désastreux. Il me répugne, toutefois, de laisser mon collègue bénéficier de ce verdict; car, la Chambre en est convaincu, le ministre des Finances, comme d'habitude, a plutôt péché par excès de modestie, et ne s'est pas attribué la pleine mesure de mérite à laquelle lui donne droit sa carrière passée. Après trois années d'heureuse gestion financière, il se dégage de cette période d'administration nombre de faits et de chiffres qui nous permettent d'établir la comparaison avec les administrations précédentes et je vais brièvement souligner ici quelques-uns des points essentiels qu'il importe de retenir dans les observations du ministre.

Le ministre des Finances n'est nullement pessimiste; c'est un optimiste modéré. Il a la nette vision des choses; il ne se plaît pas à évoquer des ombres au tableau sans réalité; il est homme à envisager l'avenir, dans la conviction que le Canada poursuivra sa marche de l'avant dans la voie du progrès. Tout le monde en convient, il y a des périodes de marasme passager dans le monde commercial, et tout pays, à l'instar du kangarou, procède par grandes enjambées, avec repos intermittents. On en convient, ou ne saurait appliquer au progrès une mesure d'absolue égalité d'année en année; il y a des années où un pays se récupère de ses pertes et recouvre ses forces compromises, puis encore d'autres années où il progresse avec une telle rapidité que nous avons peine à nous reconnaître dans cette croissance vertigineuse. Il suffit d'observer le spectacle que nous donne aujourd'hui la nature, et qu'elle offrira d'ici à quelques semaines. Certains jours, les bourgeons s'épanouissent rapidement et il nous semble voir la croissance des plantes; en d'autres jours, lorsque les vents sont froids et que le soleil se dérobe à la vue, il nous semble que la végétation demeure stationnaire. Mais on sait que le printemps et l'été viendront, que les bourgeons s'épanouiront, que les feuilles, les fleurs et les fruits se montreront. Ainsi en sera-t-il du Canada: bien qu'il puisse intervenir des jours et des années où le progrès soit moins rapide, nous en avons la certitude, le progrès et le développement que nous observons maintenant en sont qu'à leur début.

L'exercice 1912-1913 a déjà été l'objet des observations du ministre des Finances, l'an dernier. C'est presque déjà de l'histoire ancienne. Et cependant, l'an dernier, nous n'avions pas encore sous les yeux toute la statistique qui est aujourd'hui consignée dans un document officiel. En pareilles circonstances, il est d'usage que le ministre, en présentant son exposé des motifs de la loi fiscale, s'occupe de deux exercices au lieu d'un seul. Que l'exercice se soit signalé par une bonne gestion financière, c'est ce que tout le monde admet, et le ministre des Finances, jetant un coup d'œil sur la situation mondiale, comme le doit faire tout ministre des Finances au Canada, et voyant

des nuages menaçants s'amonceler à l'horizon, tandis qu'il circulait des menaces de guerre, le ministre, dis-je, fit certains préparatifs, en homme averti et avisé qu'il est, afin de tenir tête à l'orage quand il éclaterait, et faire face à la crise quand elle sévirait; car, le Canada, on le sait, a de si intimes relations avec les autres parties du monde que nul pays ne saurait souffrir d'une année déficitaire, sans que tout le monde en éprouve le contre-coup; et lorsque la guerre éclate en quelque pays, nous en ressentons ici les conséquences. Comme tous les autres pays, même au Canada, ce pays si pacifique et si prospère. Aussi le ministre des Finances a-t-il su faire preuve d'une telle prudence que sur les recettes de cet exercice-là, 1912-1913, après avoir soldé toutes les dépenses courantes, bref, tout ce qu'on peut porter au compte du revenu consolidé, il a présenté un budget accusant $56,630,000 d'excédent. Et cet excédent, il l'a utilement placé en travaux publics permanents, jusqu'à concurrence de plus de $32,400,000, travaux producteurs de recettes pour la plupart, et il a consacré le reste de cette plus-value à l'amortissement de la dette publique. Ainsi, au cours de l'exercice en question, notre dette publique a été amortie de $25,617,000. Bref, avec un revenu de $3, il a consacré $2 aux dépenses courantes et $1 partie à la construction de travaux producteurs de recettes et partie à la liquidation de notre dette publique a été amortie de $25,617,000. système plus empreint de modération et de prudence que celui-là. On chercherait en vain dans les annales du Canada un exemple de gestion financière comparable à celui-là. Et les prévisions du ministre des Finances se sont pleinement réalisées. L'exercice qui vient de se clore ne s'est pas signalé par une prospérité aussi prononcée que celle dont jouit d'ordinaire le pays; la situation a parfois été fort tendue et fort critique, mais nous avons réussi à surmonter ces difficultés et ces épreuves, grâce à la clairvoyance qui a présidé à l'administration de la chose publique au cours de l'exercice précédent.

Pour l'exercice 1913-1914, nous avons d'assez justes prévisions. Elles sont incomplètes, elles nous suffiront aux besoins de la discussion. Les recettes imputables sur le compte du revenu consolidé atteignent le chiffre de $163,000,000. Cela tient en partie à la diminution des recettes douanières, ce qui ne saurait causer d'alarme, puisque cela veut dire que les importations sont tombées au-dessous du chiffre ordinaire, et que les principales maisons de commerce ont réduit leurs marchandises en magasin et qu'elles ont fait preuve de plus ou moins de prudence en les renouvelant, par suite de l'abaissement de la demande au pays. Mais il n'y a nullement pas lieu de s'inquiéter, puisque la quantité de marchandises consommées au pays ne varie pas sensiblement d'année en année, sauf lorsque les importations se gonflent par suite de l'accroissement de la population, et infailliblement nos recettes douanières se grossiront encore à brève échéance, puisque les fonds de commerce ont baissé et qu'il faudra les renouveler. Il n'y a donc pas lieu d'appréhender de diminution des recettes fiscales d'ici à quelques années.

L'exercice 1913-1914, qui a été l'objet de si vives critiques de la part du député d'Halifax, peut supporter l'examen le plus minutieux et le plus sévère. Au cours de cet exercice, nos recettes ont atteint le chiffre de $163,000,000. Nous avons affecté $126,500,000 à des dépenses courantes portées au compte du revenu consolidé. Bref, toutes dépenses courantes soldées, le budget accuse $36,500,000 d'excédent.

Cela ne suffisait pas, dit l'honorable député d'Halifax, pour payer toutes les dépenses à compte capital. Je l'admets. Je ne veux pas non plus établir comme règle que l'on devrait percevoir, chaque année, suffisamment pour payer toutes les dépenses au compte du capital. Dans les pays neufs—les colonies, les provinces, les villes—quand on entreprend de grands travaux publics dont bénificieront les générations futures, il a toujours été d'usage qu'une partie au moins de la dépense soit supportée par ceux qui sont censés devoir en profiter. De sorte qu'il est d'usage, quand une grande dépense est imputable au compte capital, qu'une partie du montant requis soit payée avec de l'argent emprunté et que le paiement du fonds d'amortissement et de l'intérêt ne soit pas imposé à la génération actuelle seulement, mais à ceux qui viendront après et pourrait en profiter. Aussi, je ne voudrais pas fixer comme règle immuable que tout l'argent dépensé à compte capital doit être prélevé sur la taxe annuelle du peuple et payé d'année en année. Un montant raisonnable peut être emprunté chaque année et à condition qu'il soit employé avec soin pour que nous en retirions cent centins dans le dollar en entreprises productives, on ne peut pas critiquer cette

opération comme étant un mauvais système financier.

Mais il y a eu un grand nombre de comptes qui ont dû être payés l'an dernier et dont le Gouvernement actuel n'est pas du tout responsable. Nous avons entendu dire plus d'une fois, pour citer la phrase classique du ministre des Finances, que c'était l'"hereditas damnosa" qui avait absorbé l'excédent apparent de notre revenu.

Examinons aussi pourquoi cette année nous n'avons pas diminué la dette publique. D'abord nous avons eu à pourvoir aux dépenses d'un certain nombre de travaux publics. Nous ne pouvions pas les arrêter subitement. Il y a encore des constructions qui se font dans différentes régions du Canada. Travaux sur l'Intercolonial, les canaux, les édifices publics, les améliorations dans les ports—tout devait marcher et c'est ainsi que $19,000,000 ont été dépensés qu'il eut été difficile, si non dangereux de diminuer. Souvenons-nous encore que l'an dernier nous avons dû trouver $12,600,000 pour le chemin de fer Transcontinental national; $2,800,000 pour le pont de Québec et un et demi à deux millions de dollars pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. Permettez-moi de demander, en toute justice aux membres de la Chambre, pour lequel de ces trois projets les ministres qui sont actuellement au pouvoir ont encouru une responsabilité, et si cette année il faut se procurer ces $17,000,000, peut-on dire que c'est par suite du gaspillage extravagant de cette administration, quand l'origine de tous ces projets remonte à une date qui a précédé l'arrivée du parti conservateur au pouvoir.

Mais la particularité qui saute forcément aux yeux dans la dépense de l'an dernier, bien que le député d'Halifax l'ait effleuré légèrement, c'est la somme énorme qui a été nécessaire pour payer les subventions aux chemins de fer. Depuis trente ou quarante ans on paie dans ce pays des subventions aux compagnies de chemins de fer. Si vous remontez dans l'examen des tableaux de nos dépenses, vous constaterez qu'au cours des vingt-neuf années qui se terminent à 1913, on a payé en subventions aux chemins de fer $48,430,187. Il faut présumer qu'il a dû en résulter une abondante construction de voies ferrées. Cela forme une moyenne d'un peu plus de seize millions et demi de dollars par an et jamais auparavant le total n'avait dépassé $5,000,000 dans une seule année. A combien la somme s'est-elle élevée l'an dernier? Je m'étonnerais que les membres de la Chambre en aient l'idée, je m'étonnerais que vous même, monsieur l'Orateur, ayez une idée des sommes qui ont été payées durant l'exercice 1913-14 en subventions aux chemins de fer? Elles ont atteint le total énorme de $19,036,236, somme qui suffit presque entièrement à expliquer l'addition à la dette qui s'est faite l'an dernier.

Nous admettons que le Gouvernement est jusqu'à un certain point responsable des dépenses portées au compte capital dont j'ai évalué le total à $19,000,000. Nous admettons qu'il peut en être tenu responsable parce qu'il n'a pas voulu laisser arrêter les grands travaux du chemin de fer Transcontinental national, du pont de Québec et du chemin de fer de la baie d'Hudson. Mais vous n'avez qu'à vous reporter à la loi pour constater, qu'à part une seule exception, ces subventions aux chemins de fer ne peuvent être de prime abord imputables au Gouvernement actuel. Quelques-unes de ces subventions se sont élevées à des montants énormes. Si par exemple vous faites le total de ce qui a été payé l'an dernier au Canadian-Northern-Pacific, au Canadian-Northern-Alberta, au Canadian-Northern-Ontario, vous constaterez qu'il s'élève à $14,301,000 et chacune des lois a été adoptée en 1910 ou 1911 et faisait partie de l'"hereditas damnosa" échue à ce Gouvernement. Les événements récents justifient clairement la position prise par le premier ministre actuel quand l'ancien gouvernement présentait à la Chambre une mesure pour la construction du Canadian-Northern-Ontario. Il a posé alors des questions très à propos afin de savoir s'il y avait de la place pour un troisième transcontinental et il a exprimé des doutes nombreux à ce sujet.

Je suis convaincu que le doute qu'il exprimait alors est devenu aujourd'hui une certitude pour beaucoup d'entre nous. Ce n'est pas toujours en construisant de nouvelles lignes que l'on obtient la concurrence. Un trop grand nombre de voies ferrées peut avoir pour effet de l'empêcher. Lorsqu'une région est desservie par deux voies ferrées et qu'il n'y a pas tout à fait assez de trafic pour les deux lignes, il y a concurrence et abaissement des taux de transport. Mais dans une région où il y a trois voies ferrées et un trafic insuffisant pour deux, les compagnies s'entendent pour maintenir des taux uniformes ou bien une ou deux des compagnies tombent en déconfiture. Je n'ai aucun doute que les électeurs de ce pays ont souvent été influencés par la fausse idée

qu'il est toujours avantageux de construire un chemin de fer, de le subventionner, de garantir ses obligations, sans se préoccuper de savoir si nous n'aurons pas trop de voies ferrées pour répondre aux besoins du pays et s'il n'arrivera pas un moment où nous devrons consacrer à ces entreprises des sommes dont nous aurions besoin pour des choses plus pressantes, mais que nous devrons négliger pour respecter les engagements pris par les gouvernements précédents.

Pour revenir à la question financière, je tiens à féliciter le ministre des Finances de la prévoyance dont il a fait preuve en préparant le budget de 1913-14. Il a eu à rencontrer de lourdes obligations et cependant il a droit d'être fier du résultat obtenu. Il est vrai qu'il a eu le devoir pénible de refuser l'appui du Gouvernement à de nombreuses propositions soumises par les membres de cette Chambre, propositions certainement très utiles, mais dont il fallait retarder la réalisation pour répondre à des besoins plus pressants. L'horizon s'éclaircit et j'espère que nous serons bientôt libérés des obligations laissées par nos prédécesseurs et que nous aurons toute liberté de décider nous-mêmes à quelles entreprises doivent être consacrés les deniers des contribuables de ce pays.

Prévoyant la crise qui devait sévir, le ministre a pris ses précautions en mettant de côté un tiers des sommes qu'il avait à sa disposition. Le nom de l'ex-ministre des Finances, son prédécesseur, a été prononcé ce soir et cité comme exemple et cependant, je n'ai aucun doute que si mon honorable ami avait suivi cet exemple, il ne serait pas aujourd'hui dans la position enviable qu'il occupe.

Il y a cinq ans, nous avons eu une de ces crises périodiques. L'année 1907-08 avait été une année d'extrême prospérité. Le revenu avait presque atteint le chiffre de $100,000,000 et nos honorables adversaires s'en réjouissaient bruyamment.

Les chiffres exacts étaient de $96,000,000 et cependant, en dépit de ce revenu considérable, les dépenses de toutes sortes ont excédé les recettes de $11,000,000. Au cours de cet exercice, nous avions de nombreux indices d'une crise prochaine. Le ministre des Finances du temps a-t-il appliqué les freins? Non, le temps était menaçant, l'avenir incertain, et cependant, la devise du gouvernement était toujours: En avant à toute vapeur. En 1908-09, le revenu a diminué comme on s'y attendait, de $11,000,000 et n'a atteint que $85,000,000.

Les dépenses totales s'élevèrent à $131,000,000 et, comme résultat, nous avons ajouté $46,000,000 à la dette nette du Canada en une seule année. Un jour, l'ex-ministre des Finances s'est décidé à appliquer les freins, mais c'était un an trop tard. Il ne pouvait pas les appliquer plus tôt pour des raisons bien évidentes.

L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) a établi une comparaison entre l'administration des deux ministres. Nous n'avons aucune objection à cette comparaison. Nous n'avons que trois années de pouvoir à mettre en regard des quinze ou seize années des honorables membres de la gauche et, cependant, nous ne craignons pas de comparer notre administration à la leur.

Prenons par exemple la question de la dette nette. En 1896, quand les conservateurs quittèrent le pouvoir, la dette nette du Canada était de $258,497,000. En 1911, quand les conservateurs revinrent aux affaires, elle avait atteint $340,042,000; elle était augmentée de $81,500,000, pendant seize années du régime libéral, soit une augmentation de près de $5,000,000 par année. Je ne suis pas absolument opposé à une augmentation raisonnable de la dette car, comme je l'ai déjà expliqué, il est quelquefois nécessaire de répartir certaines dépenses à compte du capital sur un certain nombre d'années, mais je n'aime pas à entendre quelqu'un se vanter de ce qu'il n'a pas fait et c'est pourquoi j'ai cru nécessaire de faire cette comparaison. En 1911, notre dette nette était de $340,000,000 et au 31 mars 1914, elle n'était que de $333,300,000. Autrement dit, le gouvernement précédent, en seize années de pouvoir, a ajouté $81,500,000 à la dette et le Gouvernement actuel, en trois années, l'a diminuée de $6,750,000—et cela malgré qu'il eût versé $125,000,000 dans des entreprises qui sont ordinairement mises au compte du capital ou qui, du moins, ne sont pas généralement soldées à même le revenu. Si l'on prend les trois années qui ont précédé et les trois années qui ont suivi cette date mémorable du 21 septembre 1911, les années 1909, 1910 et 1911 accusent une augmentation de la dette de $62,000,000 et les années 1912, 1913 et 1914 font voir une diminution de $6,750,000.

On constatera donc que, sous ce rapport, notre gain représente environ $69,000,000, si l'on compare les trois exercices qui ont précédé le mois de septembre 1911 avec les trois exercices qui l'ont suivi.

Nous nous rappelons tous les différentes façons auxquelles on a recours ordinairement pour proclamer des excédents de recettes, chaque année. Qu'importait le montant qu'il fallait ajouter à la dette publique, on affirmait toujours l'existence d'un excédent de recettes, à la fin de l'exercice, et l'ancienne administration a pris plaisir à ce jeu, tout en tirant orgueil des excédents qu'elle indiquait. La coutume était de blâmer les méthodes qui avaient servi de base à ces calculs, et cette coutume serait peut-être de mise, aujourd'hui, mais, du moins, nous la qualifions comme elle doit l'être et nous n'y avons recours que pour des fins de comparaisons. Que trouvons-nous dans cette question de prétendus excédents de recettes, car, enfin, ce qu'on avait l'habitude de tenir pour excédents de recettes, c'était le montant d'argent qu'on avait trouvé, après avoir pris le revenu total et avoir soustrait les dépenses courantes ou ce qui était imputable sur le fonds consolidé. Voilà ce qu'on appelait excédent de recettes, bien que celui-ci peut-être biffé, deux ou trois fois par année du compte du capital. Si l'on prend les quinze années qui se sont écoulées de 1896 à 1911, on constate que ces excédents dont on nous a tant parlé se montent au chiffre de $167,000,000. En dépit du fait que la dette s'était accrue de $81,500,000, au cours de ce laps de temps, on soutenait toujours, en cette enceinte, qu'il y avait un excédent annuel. Si l'on emploie la même méthode de comparaison, on trouve que la première année qui a suivi l'arrivée au pouvoir de la présente administration a compté un excédent de $37,946,000; que l'exercice suivant a indiqué un excédent de $56,630,000 et que le troisième exercice qui vient de se clore accuse un excédent de $35,000,000 à quelque chose près, vu que les calculs ne sont pas encore complétés. Autrement dit, les excédents de recettes accumulés, au cours de ces trois années, se sont chiffrés au total de $130,000,000, et si les ministres ont la voie libre de tout obstacle, un an encore, le total des excédents de recettes, au cours de ce Parlement, sera égal aux excédents relevés au cours de la durée des quatre parlements qui ont précédé celui-ci et qui ont compté, si on les réunit, une existence de 16 années.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège a parlé des dettes que nous avons encourues; il convient peut-être que je parle, à ce propos, des dettes échues et dont le Gouvernement a dû s'occuper au cours des deux dernières années.

Il fait toujours plaisir d'acquitter ses dettes et lorsqu'on les acquitte promptement, on a le droit de se réjouir de cette bonne fortune. Le 1er mai 1912, les dettes à acquitter représentaient $22,785,000 en chiffres ronds. De ce montant nous avons pu racheter 80 p. 100 en deniers sonnants et nous n'avons été forcés que de continuer l'existence d'un emprunt de $5,440,000. Le 1er octobre 1912, $6,010,000 devenaient dus et chaque dollar de cet emprunt fut acquitté rubis sur l'ongle. Le 1er octobre 1913, un emprunt de $8,273,000 était échu et en acquitta jusqu'au dernier sou le montant en deniers sonnants. Le 1er novembre 1913, le montant de $1,446,500 devenait dû, et le Gouvernement l'acquitta à cette date même, et maintenant nous sommes heureux de dire que, durant les cinq années prochaines, le Gouvernement n'aura à acquitter que des emprunts temporaires. Les ministres sont sortis du bois.

A propos de cette obligation, on m'a signalé un détail intéressant qui ne se rattache peut-être pas réellement au point de vue historique de ce débat, mais qui, toutefois, intéressera la Chambre. L'an dernier nous avons payé le dernier des emprunts garantis par l'Angleterre. Le 1er octobre 1913, nous avons payé $8,273,333, dernier emprunt garanti par le gouvernement anglais sur les marchés financiers du monde. Il fut un temps où le Canada ne jouissait pas du crédit qui l'entoure, aujourd'hui, alors qu'il ne pouvait entreprendre le moindre travail considérable, sans avoir, au préalable, arrêté les moyens de se procurer l'argent et choisir son bailleur de fonds. En ce temps-là, les prêteurs d'argent ne risquaient pas leurs deniers, en s'en rapportant à notre bonne mine, tel qu'ils le font, aujourd'hui, et il est intéressant de revenir en arrière et de voir comment le gouvernement anglais a soutenu le Canada, en ces jours écoulés, et comment il a agi pour permettre à ce pays d'exécuter quelques-uns de ses grands travaux. En 1869, il restait $7,300,000 d'emprunt garanti par le gouvernement anglais à 4 p. 100. Ce montant avait atteint $16,000,000, en 1874, $23,000,000, en 1877, et $31,633,333, en 1885. Autrement dit, le parlement anglais a garanti, à un temps donné, $31,600,000, partie de la dette de ce pays. Pourquoi en a-t-il agi ainsi? Nous trouvons d'abord la fin à laquelle on a utilisé cet argent. On l'a affecté à l'achat de la Terre de Rupert, aux emprunts nécessités en vue de la défense du Canada, à la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la construction des

canaux et à d'autres travaux publics, toutes entreprises que le Canada n'aurait pas pu mener à bonne fin, s'il n'eût compté que sur son propre crédit.

Ce ne fut pas seulement la considération de son crédit qu'il fallait ménager, mais ce fut la considération de son intérêt qui engagea réellement le gouvernement anglais à venir à notre aide sous ce rapport. Les paroles prononcées, en 1872, à la Chambre des communes, pas sir Francis Hincks, démontrent parfaitement mon assertion. Lisons:

> Cependant, si nous nous adressons au marché pour un emprunt de $40,000,000, dont la moitié est garantie par nous et l'autre garantie par l'Angleterre, avec le prestige que donne l'idée que l'Angleterre approuvera nos grandes entreprises publiques, les avantages seront beaucoup plus considérable, à ce point que je suis persuadé que dans ces circonstances, nous pourrions faire accepter au pair nos obligations de 5 p. 100 et il nous serait possible de mettre sur le marché la moitié à 4 p. 100 et la balance à 5 p. 100 ou à l'équivalent de 4½ p. 100 sur tout le montant. Cela représenterait un écart de 1½ p. 100 sur le montant total de $40,000,000 représentant $600,000 par année.

Autrement dit, lorsque le Canada s'est trouvé dans la nécessité d'emprunter $40,000,000 dans le but de mener à bonne fin les travaux publics nécessaires, tels que canaux, chemins de fer, etc., le gouvernement anglais a garanti la moitié de ce montant, afin que tout l'emprunt pût être négocié à 4 p. 100, pour une moitié, et à 5 p. 100, pour l'autre moitié, au lieu de 6 pour 100 pour tout, ce qui épargnait un intérêt de $600,000 environ par année. Si le Gouvernement avait laissé se continuer cet emprunt, ce dernier eût représenté, au bout de quarante ans, un montant dépassant $24,000,000. Le détail intéressant de cette question, c'est que lorsque notre crédit n'était pas ce qu'il est aujourd'hui, la mère patrie était prête à nous aider et à garantir nos emprunts, même si l'argent de ces emprunts devait être dépensé au Canada. L'Angleterre était prête à nous faciliter la route pour nous permettre d'emprunter sur les marchés du monde à un taux d'intérêt que nous n'aurions pu obtenir nous-mêmes. L'heure est venue où nous avons acquitté tous ces emprunts, et où nous pouvons nous adresser au marché de la finance pour emprunter le montant que nous arrêtons, sans qu'il soit nécessaire que le gouvernement anglais garantisse cet emprunt. Le moment est venu pour ce pays d'assumer ses propres responsabilités et de remplir ses devoirs en sa qualité de partie de l'empire qui ne considère pas avoir besoin plus longtemps d'une garantie qu'elle peut elle-même assumer. Je regrette de dire que le pays ne paraît pas encore avoir apprécié la chose.

L'honorable représentant d'Halifax (M. Maclean) nous a dit que nous avons emprunté au moins $60,000,000, l'année dernière. On tient ce montant pour très élevé et comme représentant une somme dont on n'a pas besoin; cependant, je crois que si nous examinons ce à quoi cet argent a servi, nous constaterons d'abord qu'il ne nous était pas possible de ne pas emprunter et, en second lieu, que nous avons employé cet argent avec avantage pour le pays. Ce montant a servi à acquitter des emprunts échus jusqu'au montant de $10,000,000, et il ne nous était pas possible d'éluder cette responsabilité. Nous devons faire face à nos dettes au fur et à mesure qu'elles sont dues. Nous avons dû acheter les obligations du Grand-Tronc-Pacifique au pair; nous en avons acheté pour une valeur de $11,133,473, en 1912-13, et pour une valeur de $17,872,233, en 1913-14. Nous avons fait cela pour sauver le crédit du Canada sur les marchés monétaires du monde.

Nous avons cru qu'il valait mieux d'agir de cette façon que de permettre qu'on vendît les obligations garanties par le Canada aux enchères publiques à un prix nominal.

J'ai été fort amusé lorsque mon honorable ami a essayé d'établir qu'une mise de fonds consacrés à l'achat des obligations du Grand-Tronc-Pacifique peut être considérée comme un actif. Il a dit: On devrait au moins les prendre à 75 cents dans le dollar. Cela ne semble pas tout à fait conforme au ton du débat et de la discussion que nous avons eue, ici même, il y a quelque temps. Certes, nous ne croyons pas tous qu'un jour viendra où ces obligations se vendront au pair. Nous considérons ces obligations comme des garanties d'après lesquelles ce 3 p. 100 sera acquitté en entier, et nous espérons qu'un jour viendra où nous pourrons vendre ces obligations au pair. Nous avons apparemment dans le projet du Grand-Tronc-Pacifique une foi plus forte que l'est celle des honorables amis de la gauche, lorsqu'ils nous disent: Vous avez tenu compte de $72,000,000 d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique qui ne devraient pas compter comme actif, parce que nous les tenons comme ayant une valeur très douteuse. C'est le coup le plus rude que le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique ont reçu dans cette Chambre où, pourtant, les horions ne leur ont pas manqué.

L'an dernier, nous avons dû emprunter pour le Grand-Tronc-Pacifique $8,500,000. On

peut donc voir que, dans trois item que j'ai mentionnés, on a disposé de $31,000,000, ou plus que la moitié du total de ce montant. Tout cela tend à augmenter la dette brute, mais ce sont là des placements qui portent intérêt, et l'une des questions les plus intéressantes que peuvent étudier pour eux-mêmes les honorables députés, c'est celle de voir comment le pourcentage que nous retirons de notre mise de fonds augmente, alors que diminue le pourcentage que nous acquittons pour notre argent, ce qui révèle un état de choses des plus satisfaisant.

Mon honorable ami nous a dénoncé, en des phrases nombreuses, le taux élevé d'intérêt que le ministre des Finances avait acquitté, dans le cas de certains emprunts temporaires, au cours de ces mois derniers. Il est des temps où il n'est pas désirable de s'adresser aux marchés financiers du monde pour essayer d'y lancer un emprunt considérable. S'il vous arrive d'avoir des obligations qui viennent échues, il peut valoir mieux pour vous de les mettre sur le marché durant quelques mois. Dans ces circonstances, vous négociez un emprunt remboursable à date rapprochée, à six mois, ou à un an. Le ministre des Finances, à l'instar de tous les autres ministres des Finances qui se sont succédé dans ce pays, a dû, à certaines dates, contracter des emprunts temporaires. On nous a dit que rien ne saurait excuser le ministre s'il lui arrivait d'escompter les billets du trésor à 4½ p. 100.

Eh bien! qu'on se reporte à l'exposé budgétaire de 1909, alors que l'honorable M. Fielding fournissait un tableau des emprunts que l'on avait contractés jusque-là: on verra que l'emprunt à 4 p. 100 fait en décembre 1908 et remboursable au bout de quatre ans, portait ce qu'on appelle l'intérêt effectif au taux de .04796 p. 100 par année, c'est-à-dire que l'intérêt en était de 4.415 p. 100 tandis que pour le dernier emprunt contracté avant cela, le taux de l'intérêt effectif était de .0288 p. 100. Ceci démontre que le taux de l'intérêt des sommes empruntées varie très sensiblement et qu'il en coûte parfois passablement cher au Gouvernement pour faire des emprunts à courte échéance.

Cet après-midi, l'honorable ami a vertement critiqué les emprunts contractés pour peu de temps, qui n'ont cependant rien de neuf. Ce n'est pas la première fois que l'on fait ces emprunts à courte échéance. Que mon honorable ami examine les comptes publics: il constatera que l'ancien gouvernement pratiquait couramment ce mode d'emprunt, ce dont je me garde de le blâmer. Le 31 mars 1908, quand le bilan de l'exercice eut été établi, on constata qu'il restait $9,300,000 d'emprunts temporaires à rembourser; en 1909, il y en avait $13,600,000, et $17,033,000 en 1910. Aujourd'hui, on ne saurait donc blâmer le ministre des Finances outre mesure parce qu'il a fait un emprunt de $8,500,000 à courte échéance.

Les observations que l'honorable député (M. A. K. Maclean) a faites sur le chapitre de l'économie m'ont fort intéressé, bien qu'elles m'aient semblé hors de saison; elles auraient eu beaucoup plus d'à-propos si mon honorable ami les avait faites au cours du débat auquel le Transcontinental donnait lieu il y a quelques années, ou même au cours de la discussion que provoquait tout récemment le rapport de l'enquête sur la construction de ce chemin de fer. Il serait assez plaisant d'insérer certaines de ces observations dans quelques-uns des discours que l'on faisait il y a quelques années sur le Transcontinental, ou de ceux que cette folle dépense occasionnait il y a quelques jours à peine.

J'aurais cependant une question à faire à mon honorable ami. Nous aurions dû, selon lui, couper court à certaines de ces grosses dépenses. Il faut qu'il ne se soit pas rendu compte—sans quoi il n'aurait pas tenu un tel langage à la Chambre—que depuis le commencement de l'année dernière on se hâte, sur tous les points du pays, de terminer de très vastes entreprises, employant pour cela une multitude de personnes. Il ne s'est pas aperçu que c'eût été porter un coup fatal au pays que d'abandonner ces entreprises au moment où elles sont encore inachevées et improductives. Il fallait de toute nécessité, et le Gouvernement s'en rendait compte, mener ces entreprises à bonne fin.

Ceci me remet en mémoire l'anecdote au sujet de cet homme qui était tombé du haut d'un édifice et auquel on demandait s'il s'était fait mal en tombant. Non, dit-il, la chute ne m'a pas fait mal, mais elle a cessé bien brusquement. Dans notre cas, ce n'est pas la chute qui nous ferait du mal, c'est l'arrêt soudain des travaux qui nuirait au bon renom du Canada dans le monde entier. En appliquant le frein peu à peu, au cours de l'année dernière, de façon à amener une diminution des dépenses, le ministre des Finances a donc pris une attitude dont la Chambre devrait se faire un devoir de le féliciter.

Mon honorable ami a aussi cherché à se consoler quelque peu en rappelant qu'à l'époque où il n'était pas encore au timon des affaires le premier ministre déclarait

qu'une dépense excessive est un indice de corruption. Si l'honorable député voulait insinuer par là que la dépense de l'année dernière ou celle de l'exercice courant abrite des menées corruptrices, qu'il me permette de lui faire observer que le comité des comptes publics est là et qu'il n'y trouvera personne pour s'opposer à ce que l'on fasse la lumière la plus complète.

S'il y tient, il lui sera loisible de scruter à fond les dépenses publiques. Si ces dépenses sont un indice de corruption, il ne trouvera pas un seul membre de la droite pour l'empêcher de faire des investigations. Mais l'allégation qu'il fait là, il devrait avoir le courage de la soutenir.

A ceux qui demandent quelles sont les mesures que prend le Gouvernement dans le but de créer de nouveaux débouchés, je répondrai que l'on s'occupe en ce moment d'accomplir l'œuvre la plus importante qui ait jamais été entreprise dans les limites de l'empire britannique, d'établir un accord plus parfait entre les diverses parties de cet empire en vue de la création de nouveaux débouchés. On sait à quel travail se livre le ministre du Commerce en sa qualité de membre de la commission royale chargée de faire des investigations sur les richesses naturelles, le commerce et les lois de certaines parties des possessions britanniques. On sait qu'un groupe de représentants spéciaux des possessions d'outre-mer et de la mère patrie se transporte en chacune des possessions britanniques et recherche avec le soin le plus minutieux les moyens de rendre plus actives, d'orienter et d'améliorer les relations de commerce entre les diverses parties de l'empire.

J'ai ici, sur mon bureau, quelques-uns des rapports préliminaires de cette commission; de sorte que j'ai une idée du grand soin qu'elle prend et de la grande valeur des résultats qu'elle obtient. Quand le travail de cette commission sera terminé, je crois que nous pourrons avoir l'assurance que son rapport contiendra tout ce qu'il faut pour amener les dominions sur un terrain commun et améliorer leurs relations commerciales.

Je veux dire ceci sur notre politique de tarif qui a été discutée si longuement par mon honorable ami (M. A. K. Maclean). Je ne prétends pas disséquer tous les arguments qu'il a présentés, mais je suis prêt à dire, et je crois me faire l'expression d'au moins de tous les députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, que nous avons été très heureux d'entendre ce que le ministre des Finances a dit l'autre jour sur le tarif. Nous y avons trouvé une grande expression de franchise; il a traité la question carrément, comme il convenait, sans aucune intention de prétendre une chose à un instant, et une autre chose à un autre instant; il a dit clairement où nous en sommes, comme nous voulons que le peuple le comprenne, de l'Atlantique au Pacifique. On nous a demandé pourquoi il y avait eu des applaudissements de ce côté-ci de la Chambre quand le ministre a annoncé une réduction générale des taux sur les instruments agricoles. Je vais dire pourquoi aux messieurs de l'opposition. Les ardents protectionnistes de ce côté-ci de la Chambre ont applaudi et voici pourquoi: c'est parce que nous pensons qu'en dépit de cette réduction, cette industrie a encore toute la protection dont elle a besoin actuellement; c'est parce que nous croyons que cette grande industrie s'est établie si solidement, qu'elle a pris des développements qui lui ont permis de s'introduire avec succès sur les marchés étrangers avec un tel succès, qu'elle peut maintenant subir une réduction de droits de 17½ p. 100 à 12½ p. 100 sur certaines machines agricoles et parvenir encore à fournir du travail aux ouvriers canadiens, et continuer à prospérer. Si nous avions cru que cette réduction du tarif eût pu avoir pour effet de nuire à cette industrie, je suis certain que la proposition ne serait pas venue de ce côté-ci de la Chambre. Permettez-moi de faire remarquer une chose qui semble avoir échappé à l'attention des honorables membres de l'autre côté de la Chambre.

C'est que si l'entente réciprocitaire avait été adoptée en 1911, nous n'aurions pas pu faire cette réduction; nous n'aurions pas pu la réduire à moins de 15 p. 100; nous aurions été liés et il nous aurait fallu la permission de Washington pour réduire notre tarif à 12½ p. 100. C'est pourquoi je dis en toute sincérité que je suis fier qu'une grande industrie canadienne, comme celle de la fabrication des moissonneuses, lieuses et faucheuses, soit parvenue à un tel développement qu'elle soit en état de lutter par tout l'univers avec les industries similaires des autres pays. Quand j'étais en Australie, il y a plusieurs années, j'ai été surpris et heureux de constater la magnifique organisation de la compagnie Massey-Harris, pour la distribution de ses produits, et c'est avec orgueil que j'ai vu son annonce disant: Achetez des moissonneuses et des lieuses fabriquées à l'ombre du drapeau; et les Australiens ne furent pas sourds à cet appel.

Sur cette question du tarif, ce parti a toujours été le champion d'une protection adéquate et il doit rester fidèle à ses principes; il ne doit pas détruire ses propres œuvres; il ne peut en même temps avancer et reculer.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de traiter de la question de l'abolition des droits sur les combustibles; d'autres que moi, qui ne croient pas devoir parler sur la question des finances, discuteront ce point. L'abolition des droits sur les combustibles est synonyme de libre-échange, je concède cela. Si nous devons avoir un tarif protecteur, il doit s'étendre à toute la communauté; si un homme n'a pas droit à la protection, je ne vois pas pourquoi son voisin y aurait droit. Si le cultivateur de ce pays ne peut avoir de protection, il a parfaitement le droit de demander que personne au pays n'ait de protection. Dès que les cultivateurs de ce pays ont besoin de la protection et la réclament, et je crois que le grand nombre la demandent, ils y ont droit.

Je pourrais appliquer le même raisonnement à l'abolition des droits sur le blé. Le ministre des Finances a développé un grand nombre d'arguments mais il ne les a pas tous épuisés. Cependant l'argument qui me plaît le plus est simple; le voici: que la proposition faite par les Etats-Unis n'est pas simplement l'échange de leur blé contre notre blé; il suffit de bien lire pour le constater. Je ne sais pas si le député de Halifax (M. Maclean) s'est exprimé en des termes qui ont été bien saisis par cette Chambre; dans tous les cas, voici comment est rédigée la clause 644 du tarif américain, et je la cite en son entier pour être insérée dans le journal des Débats:

> Le blé, la farine de blé, la sémoule et autres produits de blé non particulièrement indiqués dans cet article: Décrété que le blé sera sujet à un droit de 10 cents le boisseau, que la farine de blé sera sujette à un droit de 45 cents le quart de 196 livres, et la sémoule et autres produits de blé, non particulièrement indiqués dans cet article, 10 p. 100 ad valorem, lorsqu'ils seront importés directement ou indirectement d'un pays, dépendance ou autre subdivision d'un gouvernement qui impose un droit sur le blé, sur la farine de blé, ou la sémoule importés des Etats-Unis.

En d'autres termes, ils admettront le blé, la farine de blé et la sémoule, si nous les admettons avec les autres produits de blé; ils aimeraient à nous voir vendre aux Etats-Unis notre moulée et nos autres sous-produits, que nous désirerions vendre à nos cultivateurs pour leurs bestiaux.

Mais le point saillant, c'est que nos dignes amis les yankees ont tendu un appât dans l'espoir que les Canadiens y mordraient. Ils ont tendu un appât très gros sous forme de réciprocité. Cela me rappelle que lorsque je pêche au saumon avec une grosse mouche, le poisson ne monte pas; mais si je prends au contraire une très petite mouche, surtout par un temps clair, je puis attirer le plus rusé saumon à la surface; et ainsi, nos amis des Etats-Unis ont essayé une grosse mouche et ils l'ont fait aller et venir à la surface de l'eau, mais aucun saumon du côté canadien n'a paru. Ils essayent maintenant de petites mouches. Ils demandent la réciprocité par versements. Ils s'attendent à démolir notre muraille brique par brique, et c'est là une de leurs méthodes. Ce n'est pas qu'ils désirent notre blé, mais ils veulent pénétrer dans notre marché de farine et s'en rendre maîtres. Ce qu'ils veulent, c'est étrangler nos minotiers et non seulement acquérir notre marché, mais devenir concurrents dans ce commerce, et ainsi l'accaparer. Qu'ont-ils fait avec la Standard Oil Company? Vous découvrirez qu'ils ont étouffé la concurrence dans toutes les parties du monde; ils veulent donc que nous enlevions la barrière pour pouvoir entrer au Canada, et annuler par le même moyen la concurrence, pour devenir de cette façon les maîtres du commerce des farines de l'univers. Eh bien, nous nous proposons de ne pas nous laisser berner de cette façon. La protection est une. Vous ne pouvez pas dire, dans l'intention d'obtenir une chose, que vous consentez d'en sacrifier une autre qui est parfaitement légitime; ils ne peuvent pas choisir nos manufactures l'une après l'autre et s'attendre à ce que nous nous suicidions à leur profit. S'ils pouvaient réussir dans le cas actuel, il leur serait facile de répéter plus tard la tentative. En d'autres termes, ils cherchent, dans le cas particulier qui nous occupe, à nous donner la réciprocité par versements, et s'ils peuvent obtenir, par cette bribe, que le Gouvernement jette une des grandes industries par-dessus bord, ils continueront probablement leur travail dans l'espoir que d'autres industries suivront.

Il est à mon avis une autre raison pour laquelle cette offre des Etats-Unis ne devrait pas être acceptée: c'est l'importance des placements publics et particuliers que nous avons faits dans les services de transport. J'ai été fort intéressé de découvrir l'autre jour que nous avions dépensé plus de 90 millions pour la route fluviale du Saint-Laurent; 16 millions pour le chenal

allant à Montréal; que nous dépensons 180 millions pour le Transcontinental et pour le pont de Québec; sur le chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario $15,000,000; 40 millions pour nos ports nationaux, et 8 ou 10 millions pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. En d'autres termes, nous avons déboursé et nous dépensons actuellement une somme égale à la dette nationale actuelle du Canada, pour rendre les transports possibles entre l'Est et l'Ouest. De plus, il y a beaucoup à dire en faveur de l'essor du trafic à la suite des placements qui ont été faits de façon à permettre un profit légitime aux chemins de fer. J'arrive au terme de ce que je désirais dire, car je ne veux pas m'étendre trop longuement sur cette question tarifaire ce soir. L'honorable ministre des Finances a dit que nous allions entrer dans une année où il nous faudrait tous consentir à quelque sacrifice, que ce serait une année d'économie. Je suis certain que nous voulons tous faire ces sacrifices. Nous désirons tous que certaines dépenses publiques, surtout celles qui affectent nos propres circonscriptions, soient pleinement approuvées; mais nous sommes tous assez de largeur de vues pour admettre qu'à l'heure actuelle l'économie devrait régner. Nous pouvons promettre, je crois, à l'honorable ministre des Finances, qu'il recevra de tous ceux qui ont l'habitude de voter avec lui l'appui nécessaire au couronnement de ses tentatives d'économiser pendant l'exercice prochain. En conclusion, je crois donc que nous avons toutes les raisons de féliciter le ministre des Finances et le pays entier du discours prononcé hier sur le budget.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): Monsieur l'Orateur, je suis certain que le discours prononcé hier par mon honorable ami le ministre des Finances était attendu par notre peuple avec plus d'intérêt que tout autre discours qui ait été prononcé sur le budget dans cette Chambre depuis des années.

La raison en est que le Canada passe malheureusement aujourd'hui par une grande crise, qui s'est manifestée dans la diminution considérable des recettes publiques, dans le commerce du pays, dans les recettes de compagnies des chemins de fer, dans les opérations de chambre de compensation et dans l'immigration. Mais mon honorable ami le ministre des Finances nous a dit que la crise était virtuellement passée, et qu'avec le retour du printemps la prospérité va revenir. Il faut que le ministre des Finances soit devenu bien meilleur prophète qu'il l'a été pendant les derniers six mois. Je me rappelle qu'il a dit, il y a six mois, à Montréal, qu'il y avait eu crise, mais qu'elle était passée. Il était appuyé en cela par son chef, le premier ministre, qui lui aussi a dit que la crise était passée et que le Canada était entré dans une ère de prospérité comme il n'en avait jamais vue dans le passé. Lorsque le Parlement s'est réuni au mois de janvier, mon honorable ami le ministre des Finances a reconnu que la crise existait encore, mais il a dit qu'elle serait bientôt passée. Conséquemment, je crois que la population du pays acceptera avec un très gros grain de sel l'assertion de mon honorable ami que la crise est maintenant terminée.

L'honorable ministre des Finances a dit que la crise commerciale avait été générale dans le monde entier. Je ne sais pas où il a vu cela. Il ne l'a certainement pas trouvé dans les rapports du commerce de la Grande-Bretagne, la plus grande nation commerciale sur la face du globe. Il n'y a pas de crise en Angleterre. L'année dernière et l'année précédente ont été des périodes de la plus grande prospérité dont l'Angleterre ait jamais joui, et comme c'est un pays libre-échangiste, la prospérité n'y est pas due à la protection. La crise n'a donc pas existé par tout le monde, et mon honorable ami devra changer d'opinion s'il croit que la crise qui s'est fait sentir au Canada n'est qu'une part de celle qui existe dans le monde entier. Mon honorable ami de la Baie-du-Tonnerre et de la Rivière-à-la-Pluie ne croyait pas que le commerce était florissant lorsqu'il a parlé dans cette Chambre il y a une semaine. Il disait que le pays passait par une crise très grave, surtout dans l'industrie du fer et de l'acier. Les choses sont bien pires aujourd'hui qu'elles l'étaient il y a six mois, et trois mois même, et jamais depuis que le parti conservateur est descendu du pouvoir en 1896, le Canada n'a passé par une crise aussi grave que celle qui existe aujourd'hui.

Il y a plus de personnes sans emploi aujoud'hui qu'il y en a jamais eu dans l'histoire du Canada. Je disais, il y a un mois ou deux, à un des plus grands financiers du Canada, que les commandes de l'Ouest aux manufacturiers de l'Est avaient diminué de moitié. Mais, me répondit-il, à ma connaissance elles ne sont plus que le quart ou le cinquième de ce qu'elles étaient. J'ai entendu un manufacturier de Montréal dire, il y a tout au plus un mois, qu'il ne croyait pas que dans tout le Canada les fabriques travaillaient plus que la moitié du temps. Je ne sais pas si c'est vrai ou non, mais

c'était un manufacturier qui parlait ainsi et il devait savoir ce qu'il disait. Cela semble-t-il alors comme si la crise était terminée? Quelle a été la cause du marasme dans le commerce? Quelles mesures mon honorable ami le ministre des Finances a-t-il prises pour y apporter remède?

Quelle est l'industrie fondamentale dans notre pays? L'agriculture. Quelle industrie vient ensuite? L'industrie manufacturière qui certainement est une des pricipales industries du pays. Quels avantages donnons-nous aux cultivateurs qui forment les deux tiers de la population du Canada? Qu'est-ce qui les rend prospères? Ils ont la terre, les conditions climatériques leur sont favorables; tout ce que le cultivateur demande pour être prospère, c'est d'avoir un marché pour ses produits. Et sur qui les manufacturiers comptent-ils surtout pour leur succès? Je laisse au ministre des Finances lui-même de dire si ce n'est pas l'argent des cultivateurs qui est la base de la prospérité dans tout le pays. Si les cultivateurs ne sont pas prospères, comment les manufacturiers peuvent-ils l'être? Comment le cultivateur emploie-t-il l'argent qu'il reçoit? Il ne l'enfouit pas dans la terre? Il le dépense surtout à acheter des articles de manufacture. Cet argent va dans les villages, ensuite dans les villes, et il sert à payer ceux qui ont fabriqué les articles qu'il consomme. Mais le ministre des Finances refuse de donner un marché aux cultivateurs, et il intensifie la cause même de la crise—la surproduction des manufactures. Au lieu de remédier au mal il augmente le fardeau que les cultivateurs ont à porter.

L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) a dit certaines choses auxquelles je veux répondre brièvement. Je remarque qu'il a accordé, ce qui est vrai, à l'ancien gouvernement le mérite d'avoir commencé le chemin de fer de la baie d'Hudson. Mais je lui ferai remarquer que tous ses collègues de l'Ouest et tous les journaux qui appuient le Gouvernement actuel donnent à celui-ci le mérite d'avoir commencé cette entreprise. Jamais ils ne disent que l'ancien gouvernement avait décidé de construire cette ligne et avait adjugé une première entreprise pour la construction d'une partie. Ils donnent au Gouvernement actuel tout le mérite d'avoir entrepris la construction de cette ligne. Cependant l'honorable député de Saint-Antoine avait raison. Il a dit aussi que durant les deux dernières années, le présent Gouvernement avait eu à débourser de fortes sommes en subventions aux chemins de fer en vertu de lois qui avaient été adoptées à la demande de l'ancien gouvernement. Il a oublié de dire à la Chambre que l'année dernière le Gouvernement actuel a fait un don d'environ quinze millions et demi ou seize millions et demi à la compagnie du Canadien-Nord, et qu'une grande partie de cet argent a été versée à la compagnie dans le cours de l'année dernière. Si donc, l'ancien gouvernement a dépensé beaucoup trop en subventions aux chemins de fer, que faut-il penser de ce don à Mackenzie et Mann? Car c'était un pur don. Il ne sert de rien de dire: nous avons obtenu sept millions de dollars des actions ordinaires de la compagnie. Les actions ordinaires de la compagnie n'ont pas été touchées; elle en a imprimé tout simplement pour 7 millions de plus qu'elle a données au Gouvernement, et 7 millions qu'elle a mises dans ses coffres. L'honorable député de Saint-Antoine a oublié cependant de mentionner cela. Mais voilà, si tout ce que l'on rapporte est vrai, que l'on ne s'en tiendra pas à ce don de seize millions et demi à Mackenzie et Mann, don qui va leur permettre de dépenser environ douze millions dans la construction du chemin de fer Canadien-Nord, et mettre environ quatre millions dans le gousset de Bill et Dan—et que l'on va y ajouter un don beaucoup plus considérable, cette année, sous forme de garanties.

M. AMES: L'honorable député me permettra-t-il de dire un mot. Je puis avoir par inadvertance dit quelque chose qui ne soit pas strictement exact concernant la subvention au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario. Je voulais dire que la subvention de $12,800,000, payée cette année au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, avait été en grande partie rendue nécessaire par la loi adoptée en 1911—non pas qu'elle était autorisée par la loi de 1911, mais que cette loi l'avait rendue nécessaire.

M. TURRIFF: C'est tout différent....

M. AMES: Je ne voulais pas fausser les faits; je désire seulement que l'honorable député comprenne bien ce que je voulais lui dire.

M. TURRIFF: Je comprends très bien que mon honorable ami n'a pas voulu délibérément dire une fausseté, mais le fait n'en reste pas moins que s'il a critiqué l'ancien gouvernement d'avoir accordé des subventions au chemin de fer Canadien-Nord et à d'autres chemins de fer, comment peut-il mettre en meilleure posture le Gouvernement actuel qui lui accorde une autre somme de seize millions et demi. A mon avis, aucune mesure précédente ne ren-

dait ce don nécessaire, pour la simple raison que les propriétaires du chemin de fer Canadien-Nord auraient pu très aisément prendre seize millions et demi sur l'argent qu'ils ont obtenu des infortunés porteurs d'obligation anglais, et sur les subventions et les garanties que les différentes provinces de la Confédération, de même que le Gouvernement fédéral actuel et l'ancien gouvernement leur ont accordées. Le chemin de fer Canadien-Nord n'avait pas besoin de demander l'aide de cette Chambre; il aurait pu trouver cet argent dans ses coffres. Mais croyez-vous qu'il aurait voulu faire cela? Oh non; il n'y a pas songé; ses propriétaires ne sont pas de cette pâte d'hommes. Et mon honorable ami, qui critique l'ancien gouvernement, leur donne quinze millions ou seize millions et demi de "secours".

L'honorable député a beaucoup louangé le présent Gouvernement à cause de ses excédents. Il a dit que pendant les quinze ou seize années de régime libéral les excédents s'étaient élevés à la somme de $167,000,000 et pendant les trois années du régime actuel à $130,000,000. Mais lorsque le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir il y avait dans le trésor un excédent de $38,000,000, et le parti conservateur n'en peut certainement pas réclamer le mérite. Si l'honorable député (M. Ames) avait voulu être juste, il aurait dit que le chiffre des excédents sous le régime libéral était, non pas de $167,000,000 mais de $205,000,000, et celui du Gouvernement actuel non pas de $130,000,000 mais de $92,000,000. Je sais que les honorables députés de la droite ne croient pas toujours qu'il est nécessaires d'être exact. Mais mon honorable ami de Saint-Antoine aime à montrer qu'il sait manier les chiffres, et j'aurais cru qu'il aurait pu être plus exact qu'il l'a été.

M. AMES: Je me base sur les comptes publics.

M. TURRIFF: C'est une bonne excuse, mais l'honorable député sait aussi bien que n'importe qui dans cette Chambre que ses chiffres ne sont pas exacts, bien que ceux des comptes publics le soient.

Il sait que ses amis ont trouvé un excédent de $38,000,000 en caisse quand ils sont arrivés au pouvoir.

Mon honorable ami a beaucoup blâmé le député d'Halifax (M. Maclean) d'avoir dit que les obligations du Grand-Tronc-Pacifique qui ont été achetées ne valent actuellement que soixante-quinze cents dans la piastre. Celui qui a dit cela, ce n'est pas l'honorable député, c'est le ministre des Finances dans son exposé budgétaire, et le député d'Halifax n'a fait que citer ses paroles.

Mon honorable ami a beaucoup loué l'honorable ministre des Finances—et je ne m'en plaindrai pas—de son bon jugement et de sa lenteur à accorder des subventions aux chemins de fer. J'espère que lorsqu'il s'agira bientôt des demandes formidables du Nord-Canadien, mon honorable ami songera à prier l'honorable ministre des Finances d'y aller lentement. Voilà une question que nous discuterons mieux quand viendra son tour.

L'honorable député de Saint-Antoine a parlé de nouveaux marchés, et à ce sujet il a été plus vague que d'ordinaire. Je ne l'en blâme pas. Comment eût-il pu l'être moins? Il y a deux ans que le ministre du Commerce parcourt l'univers pour nous trouver de nouveaux marchés. Il a fait avec les Antilles une convention qui ne vaut pas quatre sous, les subventions qu'il accorde aux steamers vont dépasser de beaucoup la valeur du trafic aux besoins duquel ils vont être consacrés. En Australie et en Nouvelle-Zélande où il a passé des mois, il n'a pas pu faire de marché. De retour de la Chine et du Japon, il nous dit que les habitants de ces pays vont commencer à manger de la farine et que, dans la lointaine Asie, il y aura un marché pour notre blé et notre farine.

Il est reconnu que le marché le plus avantageux pour les producteurs des articles à vendre, c'est le marché domestique ou celui qui en est le plus rapproché. A en croire l'honorable député de Saint-Antoine, le ministre du Commerce va faire de grandes choses, il va déposer sur le bureau de la Chambre un Livre bleu, un rapport opérant la transformation de toute la nature et dotant d'un marché les cultivateurs canadiens. Quand même l'honorable député de Saint-Antoine nous prierait d'attendre quelque peu, ce succès de l'honorable ministre ne signifiera pas grand'chose s'il n'est pas beaucoup plus grand que celui qu'il a obtenu depuis deux ou trois ans.

Mais si le Gouvernement veut nous assurer un marché, pourquoi faut-il qu'il s'adresse à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande, à la Chine ou au Japon? Il en a un à sa porte, chez le peuple le plus riche du monde, qui a besoin de nos marchandises et qui peut en payer le prix. Ce marché il nous attend, nous n'avons qu'à l'accepter. Mais, comme le chien du jardinier, le Gouverne-

ment nous prive de cet insigne avantage. Il préfère envoyer le ministre du Commerce enseigner aux Chinois et aux Japonais à manger de la farine, afin de leur en vendre quelques cargaisons. Et l'honorable député de Saint-Antoine de s'écrier: "Attendez quelque peu. C'est là que vous aurez un marché."

M. WRIGHT: L'honorable député considèrerait-il qu'un pays produisant plus qu'il ne peut consommer, et obligé de trouver à l'étranger un marché pour l'excédent de ses produits, est un bon marché pour le Canada?

M. TURRIFF: Un pays qui achètera notre blé et en paiera le prix sera pour nous un bon marché, quand même il en exporterait dix fois plus. Je le demande à l'honorable député, où le cultivateur de l'Ouest va-t-il vendre son blé dans cinq ans d'ici?

M. WRIGHT: Il le vendra à un pays qui en aura besoin. Pour moi, les Etats-Unis sont un aussi bon marché pour notre blé que l'est le pays de Galles pour notre charbon.

M. TURRIFF: Mon honorable ami dit qu'il faut vendre notre blé à un pays qui en a besoin. A quels pays le vendons-nous maintenant? A un seul, et qui en prend jamais plus en Canada qu'un cinquième de ce qu'il lui faut. Et il est douteux qu'il continue à en prendre autant. Pourquoi? Parce qu'à chaque mois de l'année il mûrit une récolte de blé dans une partie de l'univers. Ce pays y envoie ses navires chargés de marchandises anglaises.

Pensez-vous qu'il va les faire revenir vides et les envoyer chercher au Canada du blé qu'il peut acheter là et à meilleur marché dans bien des cas? Pas du tout. Il faut trouver au cultivateur de l'Ouest un marché pour son blé, sinon il va cesser d'en récolter. Il sera impossible de réserver à l'Angleterre tout le blé que nous produirons dans quelques années, quand même elle prendrait chez nous tout le blé qu'il lui faudra. Mais encore une fois, elle ne prendra jamais en Canada plus d'un cinquième ou d'un quart de son approvisionnement. Comment, dit mon honorable ami, pouvez-vous vendre du blé aux Etats-Unis quand ils en exportent? Nous pouvons leur en vendre quand ils en voudront, et ils en voudront bientôt, car une grande partie de leur territoire a cessé de pousser du blé avec profit pour le cultivateur et va forcément être consacrée à d'autre culture. La culture du blé exige que la terre ou la main-d'œuvre soit à bon marché. Aux Etats-Unis, ni l'une ni l'autre ne le sont. Et étant donné le prix actuel du blé, jamais un homme qui a payé sa terre $100 l'arpent ne pourra lui faire rendre l'intérêt de son argent.

M. WRIGHT: Cependant, les Etats-Unis exportent chaque année $80,000,000 de boisseaux de blé.

M. TURRIFF: Mon honorable ami fait erreur.

M. WRIGHT: J'ai ici les statistiques mêmes du ministère de l'agriculture de Washington.

M. TURRIFF: Quoi qu'il en soit, les Américains veulent acheter notre blé et le payer plus cher que nous ne pouvons le vendre ici. N'est-ce pas suffisant? Pourquoi nos cultivateurs s'occuperaient-ils de savoir ensuite si les Américains exportent leur blé mou? Ils ont besoin de notre blé parce qu'il est dur et parce que, à l'exception du Dakota-Nord et d'une partie du Minnesota, tout leur pays ne produit que du blé mou, c'est-à-dire un blé dont la farine n'est pas du goût des Américains. Il leur faut mêler un boisseau de blé dur à quatre boisseaux de blé mou pour obtenir la qualité de farine désirée.

Voilà pourquoi le cultivateur canadien peut vendre son blé plus cher aux Etats-Unis que partout ailleurs, et pourquoi aussi le cultivateur du Dakota-Nord peut vendre le sien plus cher que s'il était établi à 500 milles plus au sud. C'est bien clair. Cependant la droite, y compris des ministres, n'a cessé de répéter que le blé n'est pas plus cher aux Etats-Unis qu'au Canada, et elle a la malhonnêteté de coter le Manitoba-Northern nos 1 et 2 comme le Minneapolis nos 1 et 2. Le ministre des Travaux publics sait fort bien que le Manitoba-Northern n° 1 est tout un autre blé que le Minneapolis Northern n° 1. Il sait que le Manitoba-Northern n° 2 vaut beaucoup mieux que le Minneapolis Northern n° 1, et que le Manitoba Northern n° 3 vaut beaucoup mieux, dans bien des cas, que le Minneapolis Northern n° 1.

M. WRIGHT: Mon honorable ami ne sait-il pas qu'il n'y a pas de degrés fixes pour le blé aux Etats-Unis?

M. TURRIFF: Mon honorable ami prouve comme il connaît peu son sujet.

Mon honorable ami dit qu'il n'y a pas de degrés fixes aux Etats-Unis? Voici, d'après la loi, ceux qu'il y a à Minneapolis:

Le blé de printemps No 1 Northern sera sec, sain, doux et net. Il pourra se composer de variétés de blé de printemps dur et mou et ne devra pas peser moinsh de 57 livres par boisseau, d'après mesure.

Le blé de printemps No 2 Northern devra être du blé du printemps sec, sans être assez net ou sain pour être du blé No 1; mais il devra être de bonne qualité pour faire de la farine et ne devra pas peser moins de 56 livres par boisseau, d'après mesure.

Le blé du printemps No 3 Northern se composera de blé de printemps de qualité inférieure et ratatiné, et ne devra pas peser moins de 54 livres, d'après mesure.

M. WRIGHT: Ce que j'ai voulu dire, c'est qu'il n'y avait pas de degrés généralement reconnus au Etats-Unis. Chaque état fait sa classification et dans bien des localités le blé est classifié par les chambres de commerce.

M. TURRIFF: Comparons le Manitoba Northern n° 1 avec les degrés assignés au blé de Minneapolis:

Le blé dur du Manitoba No 1 est sain et bien nettoyé, et pèse au moins 60 livres au boisseau, et contient au moins soixante pour cent de blé rouge dit de Fife.

Le blé du nord Manitoba No 2 est sain et raisonnablement net, de bonne qualité meunière et propre à l'emmagasinage, pèse au moins 58 livres au boisseau et contient au moins quarante-cinq pour cent de blé rouge dur dit de Fife.

Tout blé qui n'est pas suffisamment bon pour être classé comme blé du nord Manitoba No 2 est classé blé du nord Manitoba No 3, à la discrétion de l'inspecteur.

Si donc il ne s'y trouvait que 40 p. 100 de blé rouge dur dit de Fife, il ne serait pas classé comme du blé du nord Manitoba n° 2, mais comme du n° 3, et nous aurions un blé de 58 livres au boisseau classé comme blé du nord Manitoba n° 3 ayant 40 p. 100 de blé rouge dit de Fife; pendant que le n° 1 du nord Minneapolis, sans peser davantage, n'a pas à contenir un grain de blé rouge dit de Fife. On voit aussi qu'il existe une différence de 3 livres au boisseau entre le n° 1 du nord Manitoba et le n° 1 du nord Minneapolis et que le premier doit contenir au moins 60 p. 100 de blé rouge dit de Fife, tandis que l'autre n'a pas à en contenir du tout. Chacun peut voir combien il est injuste de comparer le n° 1 du nord Manitoba au n° 1 du nord Minneapolis, et c'est là cependant ce que font les membres de la droite et la presse conservatrice du pays. J'ai entendu le ministre des Finances faire lui-même cette confusion, mais je ne crois pas qu'il y revienne, car il connaît mieux aujourd'hui.

Comme déjà je l'ai dit, deux Etats seulement de l'union américaine sont en état de produire un blé qui approche tant soit peu de la qualité de celui qui pousse dans l'Ouest. Vous pouvez donc comprendre, monsieur l'Orateur, pourquoi les blés durs du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan commandent aux Etats-Unis un prix de beaucoup supérieur à celui du blé tendre qui croît dans la plupart des Etats. Ça été la coutume des membres de la droite et de leurs journaux de citer la cote des mois de juillet et d'août. Pour une huitaine dans ces mois-là, le blé est coté à un prix moindre à Winnipeg qu'à Minneapolis; mais même alors, étant donné que le n° 3 du nord Manitoba est à peu près égal au n° 1 du nord Minneapolis, le prix à Winnipeg est en réalité plus haut. Les membres de la droite nous ont cité ces chiffres afin de faire voir que le Canada n'a rien perdu à ne pas avoir le libre-échange quant au blé.

Il y a dans les mois de juillet et août des moments où il n'entre à peu près aucun blé dans Winnipeg, et où tout le blé que l'on a gardé pendant l'hiver a été vendu, que ceux des expéditeurs qui ont retenu de l'espace dans les bâtiments par lesquels s'effectue le transport des blés sur les lacs et sur la mer, s'aperçoivent qu'il leur en manque, et il leur faut se procurer ailleurs de quoi satisfaire à leurs obligations, occuper l'espace qu'ils ont retenu et, en ce cas, le blé, pendant une semaine ou deux, peut accuser une hausse de deux ou trois cents. Les cultivateurs n'apportent aucun blé, et c'est simplement affaire de spéculation. Ceux de l'Ouest perdent chaque année des millions de dollars à cause du refus de ce Gouvernement de prendre avantage de l'offre faite en octobre dernier en vertu du tarif des Etats-Unis. Il se perd de ce fait des millions et des millions de dollars, et à l'instigation de qui? A l'instigation des meuniers et des compagnies de chemin de fer. Le ministre des Travaux publics sait que l'admission en franchise du blé serait profitable au cultivateur. Lorsque, il y a quelques mois, mon honorable ami s'est rendu dans la province du Manitoba pour y prendre part à l'élection de Macdonald, il a fait aux cultivateurs à qui il parlait une promesse fort ingénieuse, en conséquence de laquelle chacun d'eux a cru à un engagement de leur donner le blé en franchise.

D'autres orateurs ont parcouru la contrée et ont promis l'admission en franchise des blés. Un de ses amis a même présenté à la législature du Manitoba une résolution recommandant l'admission en franchise des blés. Malgré cela, ceux de la droite qui représentent ici des comtés du Manitoba ont voté contre. Croient-ils que les membres de la législature locale ont tort? Croient-ils qu'ils ont commis une erreur? Est-ce que mon honorable ami le ministre des Travaux publics est bien d'avis que l'admission en franchise des blés ne serait pas avantageuse aux cultivateurs du Manitoba et que les membres de la législature de cette province étaient dans l'erreur?

M. LEMIEUX: Y a-t-il eu un vote à la législature?

M. TURRIFF: Oui, et tous, conservateurs comme libéraux, ont prié le Gouvernement d'Ottawa d'accepter l'offre du gouvernement de Washington et de mettre le blé sur la liste des articles admis en franchise. L'honorable député de Souris (M. Schaffner), que je regrette de ne pas voir à son siège dans le moment, disait l'autre jour devant la Chambre qu'il représentait 85 p. 100 des électeurs de son comté, et qu'il apportait à l'administration leurs remerciements pour ce que l'on avait fait en faveur de l'agriculture.

L'honorable député pense-t-il qu'en votant contre l'admission en franchise du blé il est l'interprète de 85 p. 100 de ses commettants? En 1908, sa majorité avait été de 650, et, en 1911, pour avoir voté contre la réciprocité, il vit cette majorité tomber à 62.

Mais l'objection qu'on nous a faite dans le temps, qu'on nous faisait payer très cher l'avantage de la réciprocité, ne saurait être invoquée à l'encontre de l'admission du blé en franchise. Le peuple américain nous a offert un régime de franchise en ce qui regarde le blé, et ces honorables députés de la province du Manitoba devront s'en expliquer auprès de leurs commettants lorsqu'ils retourneront dans leurs foyers. Je ne crains pas de dire, monsieur l'Orateur, qu'aucun membre de la députation ne saurait engager la classe agricole du Manitoba, du Saskatchewan ou de l'Alberta, non plus qu'aucune association agricole de la région à approuver la conduite du Gouvernement lorsqu'il refuse d'édicter l'admission du blé en franchise. Vous pourrez gagner à votre cause un certain nombre d'individus de la classe agricole; c'est toujours chose facile. L'affaire peut se monter, s'exploiter, s'organiser, exactement comme on a organisé cette députation qui est venue ici combattre la proposition d'admettre le blé en franchise; mais vous n'y sauriez obtenir l'adhésion d'une association de cultivateurs de l'Ouest, et je doute fort que vous puissiez engager une association de cultivateurs de l'Est à déclarer qu'elle approuve le Gouvernement de ne pas décréter l'admission du blé en franchise.

Le ministre des Finances dit qu'il y a lieu de protéger le cultivateur. S'il était ici présent, je lui demanderais quels sont les meilleurs juges de l'opportunité ou non d'un impôt protecteur dans les circonstances? J'aurais voulu poser la question au ministre des Finances, et en son absence je la poserai à l'honorable ministre des Travaux publics, qui est chargé de la direction de la Chambre: songerait-on à protéger une industrie quelconque au Canada, si elle ne désirait pas être ainsi protégée. Prenez l'industrie des lainages ou celle des cotonnades; supposons qu'une députation nommée pour être le porte-voix de ces industries se présentât aux ministres et leur dît: Voilà déjà quelque temps que nous jouissons de la protection; notre situation à l'heure présente est telle que si les droits protecteurs étaient supprimés et nos produits déclarés admissibles en franchise, nous serions en mesure de tenir tête à la concurrence sur notre propre marché et d'augmenter sensiblement notre importation, de réaliser de plus forts bénéfices et d'augmenter le chiffre de nos affaires. L'honorable ministre ne juge-t-il pas que, dans ces circonstances, il aurait raison absolument de dire que ces fabricants de lainages et de cotonnades doivent savoir mieux que tous autres s'ils ont besoin de protection, et qu'il n'y a pas lieu de la leur imposer de force?

Or, c'est exactement ce que le Gouvernement est à faire en ce qui regarde la classe agricole. Le cultivateur déclare qu'il n'a aucun besoin de protection; que le droit imposé sur les importations de blé ne lui est d'aucune utilité, qu'il n'en retire aucun avantage; mais le Gouvernement lui répond: Vous déraisonnez; la protection vous est avantageuse, et nous vous l'imposons bon gré mal gré.

On me permettra de donner lecture d'un article relatif à cette question même émanant d'un cultivateur, et d'un cultivateur qui m'est très bien connu, puisqu'il demeure dans ma circonscription. Sept ou huit fois j'ai dû me présenter à l'élection, et ce particulier fut pendant nombre d'années un

de mes adversaires les plus capables, les plus obstinés et les plus dangereux, un de ceux qui m'ont fait la guerre la plus impitoyable dans cette partie du pays. Il était renseigné. C'était un conservateur d'entre les conservateurs, un orangiste d'entre les orangistes, un véritable, authentique conservateur-orangiste de l'ancien temps, et à ne pas s'y tromper. Ce n'est pas le premier venu, mais il était tellement attaché à son parti qu'il ne pouvait dire autre chose que: Votez pour le candidat conservateur. Cet homme est établi près de la frontière américaine, et depuis nombre d'années il a vendu une grande partie des produits de sa ferme aux Américains. Il est l'administrateur ou l'aide-administrateur d'un élévateur dans la ville de Sherwood, dans le Dakota, élévateur qui est presque entièrement la propriété des cultivateurs canadiens établis dans le voisinage. Je vais vous faire connaître ses vues sur la question du blé. Ce sont les vues d'un cultivateur pratique, d'un homme qui produit des milliers de boisseaux de grain tous les ans et qui garde un bon nombre d'animaux domestiques. Les observations qui suivent furent faites à une réunion de fonctionnaires municipaux tenue dans la ville de Régina, il y a à peu près un mois. L'article a paru dans le "Leader", de Régina, en date du 5 mars:

> L'admission du blé en franchise nécessairement avantageuse pour la classe agricole. —La municipalité d'Argyle est un exemple frappant de la nécessité du marché américain.—Paiement d'un impôt aux Etats-Unis.—Les cultivateurs obtiennent de meilleurs prix sur le marché américain même en tenant compte de l'impôt douanier.

J. G. Burke, reeve de la municipalité d'Argyle, et député à la convention des municipalités rurales en session à l'hôtel de ville, est un fervent avocat de la réciprocité. M. Burke était naguère conservateur mais aujourd'hui consacre à la fois son temps et son énergie à faire de la propagande en faveur de la réciprocité, comme seule solution du problème de l'écoulement des grains de l'Ouest.

"Pourquoi ne serais-je pas en faveur de la réciprocité?" demanda M. Burke.

Si l'on considère que dans la partie sud de la municipalité d'Argyle, y compris Mount-Pleasant, depuis plusieurs années, les cultivateurs ont perdu la somme de $50,000 sous forme de droits perçus sur les grains à la frontière, l'injustice du régime actuel saute aux yeux. Si tout le grain produit dans ce district avait été expédié aux Etats-Unis, le montant serait trois fois plus considérable.

Bien que la construction du canal projeté de la baie Georgienne et l'approfondissement des voies navigables du Saint-Laurent et des Grands lacs aideraient considérablement au transport du blé de l'Ouest sur les marchés, a déclaré M. Burke, la seule solution, la plus prompte et la meilleure, c'est la réciprocité. On a déjà dépensé des millions pour l'approfondissement de ces voies navigables, avec le résultat que l'on a dû augmenter les prix de transport. Il n'y a rien qui puisse nous donner l'assurance que les prix de transport seraient réduits, si l'on exécutait tous les travaux que l'on a en vue. Ce que nous voulons obtenir, c'est la réciprocité.

De tout le grain qui se récolte dans le sud d'Argyle, a fait remarquer M. Burke, il y en a 90 p. 100 qui est déjà expédié aux Etats-Unis. Environ 40 p. 100 de la récolte du grain de toute la municipalité, à partir de l'automne 1912 jusqu'au 21 novembre 1913, soit 350,000 boisseaux de grain, a été expédié par les deux "débouchés de Aulter et de Sherwood, Dakota-nord. On a payé des droits pour un tiers de ce grain, soit pour un peu plus de 100,000 boisseaux. Le reste a été expédié en transit. Si les prix se maintenaient toujours assez élevés sur le marché américain, les cultivateurs du district préféreraient de beaucoup expédier leur grain par la route du sud, et payer les droits.

Continuant, M. Burke a encore déclaré: "Le droit est de 10 cents sur le blé, de 15 cents sur l'orge et de 20 cents sur la graine de lin. Au mois de novembre dernier, j'ai payé une somme de $187 de droits, pour de la graine de lin que j'avais récoltée sur ma ferme et que j'ai expédiée aux Etats-Unis. Depuis le milieu du mois de septembre à venir jusqu'à il y a une semaine, la graine de lin valait de 20 à 21 cents plus cher par boisseau sur le marché américain que sur le marché canadien. Dans le cours du mois de novembre, j'ai reçu de $1.01 à $1.09 pour chaque boisseau de graine de lin que j'ai vendu aux Etats-Unis. J'ai gagné de un à dix cents sur chaque minot que j'ai expédié sur le marché américain, même après que j'eus payé les droits imposés. Pourquoi alors, ne serais-je pas en faveur de la réciprocité et pour l'abolition des droits?"

M. Burke a cité le cas d'un commerçant, qui avait un char de patates à vendre, l'automne dernier. Il prit des renseignements à Winnipeg, dans le courant d'octobre, et on lui répondit que le meilleur prix qu'il pouvait obtenir pour ses patates, c'était 35 cents par boisseau, y compris les sacs, tandis qu'elles valaient $1 dans l'Iowa. Après avoir payé 22 cents par minot pour le transport et six cents pour les droits, il se trouva encore à vendre ses patates 73 ou 74 cents par boisseau. M. Burke est d'opinion que les Etats-Unis seront toujours obligés de s'approvisionner au Canada, surtout pour les produits du blé, car le blé américain est d'une qualité bien inférieure au nôtre. Les américains auront toujours besoin d'une quantité considérable de notre bon blé dur, lorsqu'au Canada, il n'y a pas de marché du tout pour l'orge.

Voilà l'opinion d'un cultivateur qui parle en connaissance de cause; voilà l'opinion d'un homme qui cultive des céréales, paie des droits et va vendre ses produits sur le marché américain où il obtient des prix plus élevés que sur le marché canadien. Et cependant, lorsque les Etats-Unis nous offrirent d'admettre notre blé en franchise, le Gouvernement du jour a fait la sourde oreille. A l'instigation de qui a-t-on dédaigné cette proposition? A l'instigation des propriétaires de minoteries et des compagnies de chemins de fer. Pourtant, pour chaque dollar que les propriétaires de minoteries ont placé au Canada, les cultivateurs

en ont placé $1,000; pour chaque dollar que les meuniers paient en salaires, les cultivateurs canadiens paient $1,000. Les agriculteurs canadiens ont plus d'argent de placé au pays que les compagnies de chemins de fer; les cultivateurs ont placé leur proprs argent, tandis que dans le cas des chemins de fer, une bonne moitié de leurs placements est encore pour ainsi dire de l'argent des cultivateurs. Cependant, que voyons-nous? Le Gouvernement prête une oreille attentive aux compagnies de chemins de fer, tandis qu'il fait le plus glacial accueil aux représentations des cultivateurs. Quels bénéfices les cultivateurs vont-ils retirer des changements dans le tarif que le ministre des Finances a annoncés dans son exposé budgétaire?

Un hon. DEPUTE: Un abaissement de 5 p. 100 des droits sur les instruments agricoles.

M. TURRIFF: Pas du tout, monsieur l'Orateur, et l'affirmation que vient de faire mon honorable ami ne sert qu'à démontrer son ignorance du sujet. L'honorable député n'est certainement pas un cultivateur; il est probablement un monsieur qui passe son temps à exploiter le cultivateur. Tout ce qu'obtient le cultivateur, c'est une diminution de droits de 5 p. 100 sur les lieuses et les faucheuses; mais le tarif demeure le même quant aux autres instruments aratoires. Mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe) est tranchant comme d'habitude, mais il a tort. L'entente commerciale avec les Etats-Unis stipulait un abaissement de 2½ p. 100 des droits sur ces articles, et de 5 p. 100 sur tout le reste; cependant, mon honorable ami affirme qu'une réduction des droits de 5 p. 100 sur deux articles, vaut mieux que tout ce que les libéraux ont jamais offert aux cultivateurs. Qui donc a empêché les cultivateurs de recueillir les bénéfices que leur assurait le traité de réciprocité? Ce sont les honorables messieurs de droite et personne autre.

M. ROGERS: Mon honorable ami a commis une erreur, et je suis certain qu'il ne voudrait pour rien au monde faire un exposé inexact de la question. Il s'est servi des mots: "5 p. 100 sur tous les autres articles." Dans le traité de réciprocité, pourtant, il n'était nullement question d'abaisser les droits sur les machines à battre.

M. TURRIFF: Si j'ai fait erreur, je suis très heureux que l'on me corrige, mais je me propose de démontrer bientôt que l'on proposait d'accorder un abaissement des droits de 5 p. 100 sur toute la ligne. Cette réduction de 5 p. 100 s'appliquait aux râteleuses, aux machines à épandre le fumier, aux semoirs, aux machines à semer de toutes sortes, aux herses à disque, herses à double disques, pièces pour les machines à semer la graine de mil, cultivateurs, charrues, scarificateurs et charriots de fermes. J'ai remarqué que le ministre des Finances n'a pas annoncé que les droits sur les charrues seraient abaissés. Il est évident que l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a pu s'interposer et prévenir la chose. Il y a déjà plusieurs années, l'honorable député pouvait aller vendre une charrue Cockshutt aux Etats-Unis, payer 15 p. 100 de droits et 45 p. 100 sur les pièces servant aux réparations, et cependant faire concurrence aux manufacturiers américains; car il en a vendu des chars et des chars. Tout de même, la compagnie Cockshutt s'oppose à ce que l'on abaisse les droits sur cet article au Canada.

L'honorable député ne se contente pas du dégrèvement de 5 p. 100, ce qui reduit le tarif de 20 à 15 p. 100; il lui faut sa livre de chair toute entière. Il y a dans mon comté des cultivateurs venus des Etats-Unis qui ont importé au pays des charrues Polysocs à vapeur de Cockshutt ou des charrues Polysocs à gazoline, qu'ils avaient achetées aux Etats-Unis après avoir acquitté un droit de 15 p. 100 sur ces machines. Ces charrues ont pénétré dans l'Ouest jusqu'à 400 milles de Winnipeg; or, ces cultivateurs, après avoir acheté ces instruments agricoles et les avoir importés au Canada, lorsque, plus tard, ils s'adressèrent au bureau de Cockshutt à Weybrun pour obtenir une autre charrue du même genre, ils constatèrent qu'il leur fallait payer $100 à $110 de plus que pour cette même charrue qu'ils avaient importée au Canada, sans acquitter de droits. Il n'y a aucune réduction de droits au bénéfice du cultivateur sur aucun article autre que les moissonneuses-lieuses et les faucheuses, et quand le droit protecteur sur ces machines fut dégrevé de 5 p. 100, le gouvernement releva les droits sur le fer et l'acier.

Un cultivateur achète une moissonneuse-lieuse tous les dix ans, et le gouvernement dégrève le droit d'environ cinq dollars. Mais chaque fois que le cultivateur achète un baril ou une livre de clous, un paquet de broquettes ou un article quelconque de fer ou d'acier, achats qu'il fait chaque jour de l'année, qu'arrive-t-il? En retour de ce dégrèvement de $5 sur sa moissonneuse-lieuse et de $2.50 sur sa faucheuse, soit un total

de $7.50 tel qu'il figure dans le tarif que le ministre nous a fait connaître hier, le cultivateur paiera $35 ou $40 de plus pour les articles qui ont été grevés hier par le ministre, en plaçant le fer et l'acier sur la liste des articles imposables. Jamais encore on n'avait traité les cultivateurs avec pareille indifférence et pareil sans-gêne.

M. WILLIAM SMITH: Pauvres cultivateurs!

M. TURRIFF: Oui, pauvres cultivateurs, en vérité!

M. SMITH: Nous sommes de taille à supporter tout cela.

M. TURRIFF: Oui, vous pouvez tout supporter, sans doute. Les cultivateurs politiciens le peuvent, mais ceux qui vous ont donné un mandat électif ici auront pourtant bien voix aux chapitre. Ce ne sera pas chose facile que de leur faire comprendre cela, et le ministre des Travaux publics avec toute son amabilité aura de la peine à se dégager des promesses que les cultivateurs croient qu'il leur a faites. Oh! oui, il saura bien se tirer d'affaire; mais ce refus d'affranchir les blés coûtera au parti nombre de suffrages d'électeurs, et l'impudence, le sans-gêne dont on a fait preuve en dégrevant le tarif du $5 pour ajouter $20 aux articles de fer et d'acier, achetés par les cultivateurs, c'est là ce qu'on réussira difficilement à faire accepter par les cultivateurs de l'Ouest. Même le député de Saint-Antoine, avec sa lanterne magique, serait impuissant à expliquer la chose à la satisfaction des populations de l'Ouest.

(Sur motion de M. Turriff, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à onze heures et onze minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 8 avril 1914.

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

BILLS D'INTERET PRIVE.

1re LECTURE.

Bill (n° 154) concernant la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada et la Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien.

[M. Turriff.]

PROPOSITION DE SECOURS AUX VICTIMES DU DESASTRE DE TERRE-NEUVE.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, avec le consentement de la Chambre, je voudrais dire un mot de l'épouvantable désastre qui a atteint un grand nombre de personnes de Terre-Neuve, qui s'occupent de la pêche aux phoques. D'après les derniers rapports, il semblerait que le désastre est encore plus grand qu'on ne l'avait craint tout d'abord, puisque l'on n'a reçu aucune nouvelle d'un des bateaux, le "Southern Cross", bien que deux steamers, je crois, soient à sa recherche. Il y a quelques jours, j'ai adressé au premier ministre intérimaire, l'honorable John R. Bennett qui, en l'absence du premier ministre, sir Edward Morris, en remplit les fonctions, un télégramme conçu en ces termes:

Ottawa, Ont., le 4 avril 1914.

Au premier ministre intérimaire,
à Saint-Jean, Terre-Neuve.

Au nom du Gouvernement et du peuple canadien, mes collègues et moi désirons exprimer notre profonde sympathie à la population de Terre-Neuve dans le terrible désastre éprouvé par les chasseurs de phoques, et dont nous venons d'apprendre la nouvelle.

(Signé): R. L. Borden.

Le même jour, j'ai reçu la réponse suivante:

Saint-Jean, Terre-Neuve, le 4 avril 1914.

Au très hon. R. L. Borden,
Premier ministre,
Ottawa, Ont.

Sincères remerciements pour la bienveillante expression de sympathie de votre part et de celle du Gouvernement et du peuple canadien, sympathie à laquelle, j'en suis sûr, sera très sensible la population de cette colonie.

(Signé): J. R. Bennett,
Premier ministre intérimaire.

Hier, j'adressai au premier ministre intérimaire un second télégramme ainsi conçu:

Ottawa, Ont., le 7 avril 1914.

A l'hon. J. R. Bennett,
Premier ministre intérimaire,
Saint-Jean, Terre-Neuve.

Avec l'autorisation de votre Gouvernement, je me propose de demander au parlement de voter un crédit pour venir en aide aux familles des victimes et aux survivants du récent désastre. Veuillez me dire si votre Gouvernement approuve cette démarche. J'espère que vous avez des nouvelles du "Southern Cross."

(Signé): R. L. Borden.

Ce matin, j'ai reçu la réponse suivante:

Saint-Jean, Terre-Neuve, le 8 avril 1914.

Au très hon. R. L. Borden,
Ottawa, Ont.

J'ai soumis votre dépêche aux ministres qui sont très sensibles à la forme pratique que

donne à l'expression de sa sympathie le Gouvernement de votre grand Dominion. Le Gouvernement et le peuple de Terre-Neuve recevront avec reconnaissance les secours qu'il vous plaira d'offrir aux victimes du désastre maritime. Je regrette de n'avoir encore aucune nouvelle du "Southern Cross", mais deux steamers poursuivent toujours les recherches.

(Signé) : John R. Bennett,
Premier ministre intérimaire.

Le malheur qui a frappé ces chasseurs dont la vie est si rude est vraiment terrible. Un télégramme personnel semble indiquer que le nombre des victimes s'élèvera à près de 250 si le "Southern Cross" se trouve perdu. Le Gouvernement trouve convenable que, dans les circonstances, la sympathie qu'éprouvent indubitablement tous les membres de cette Chambre, tout le peuple canadien, pour le Gouvernement et le peuple de Terre-Neuve, et spécialement pour ceux qui ont souffert de ce désastre, s'exprime de la manière pratique que j'ai suggérée dans mon télégramme d'hier. Je désire donner avis que le Gouvernement se propose de demander au parlement un crédit de $10,000 pour être affecté à cette fin.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Le premier ministre mérite l'approbation générale pour s'être mis en communication, dans ces tristes circonstances, avec le gouvernement de Terre-Neuve. Nous serons heureux, de ce côté de la Chambre, de nous joindre à mon très honorable ami dans l'expression de la sympathie du Dominion de la manière qu'il a suggérée. Bien que je ne doute point que le gouvernement de Terre-Neuve soit parfaitement en état de donner aux victimes les secours nécessaires, nous tenons de si près à notre colonie-sœur, que la proposition du premier ministre recevra la cordiale coopération des membres de l'opposition en cette Chambre.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont marquées d'un astérisque.)

CHEFS DE TRAINS DU CANADIAN NORTHERN.

M. CRUISE demande :

1. Certains chefs de train du "Canadian Northern" dans le Manitoba et la Saskatchewan ont-ils demandé au gouvernement de nommer un conseil de conciliation?
2. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ceux qui ont fait cette demande, et quelle est la nature de leur requête?
3. Le gouvernement a-t-il l'intention de se rendre à cette demande? Si non, pour quelle raison?

M. CROTHERS : 1. Oui.

2. (a) Henry Edward Barker, George Morden Anderson. (b) Que la compagnie réinstalle dans leurs fonctions cinq chefs de train destitués sous l'accusation d'avoir enfreint la loi de la commission secrète.

3. La demande est à l'étude.

LOCATION D'EDIFICES A OTTTAWA.

M. MACDONALD demande :

1. Le gouvernement a-t-il loué quelque partie du Temple Building, à Ottawa?
2. Dans l'affirmative, quelle superficie a été louée, pour quelle période de temps et à quel prix?

M. ROGERS :

1. Oui.

2. Une partie de terrain et le premier étage, pour cinq ans, à partir du 15 novembre 1913, à raison de 75 cents le pied carré, ou $6,141 par an.

M. CARVELL demande :

1. Le Gouvernement a-t--il loué une partie d'un édifice, à Ottawa, appartenant à la Journal Publishing Company, ou à M. P. D. Ross?
2. Dans l'affirmative, pour combien de temps, et à quel prix de location?

M. ROGERS :

1. Oui, de la Journal Publishing Company.

2. Pour cinq ans à 70 cents le pied carré.

ENQUETE SUR L'ETAT DU PENITENCIER DE KINGSTON.

M. EDWARDS demande :

1. Combien de jours ont été employés à Kingston par chacun des commissaires qui ont fait une enquête sur l'état du pénitencier de Kingston?
2. Quel montant a été payé à chaque commissaire pour le service ci-dessus?
3. Combien de jours ont été employés par chacun desdits commissaires, en dehors du pénitencier, pour les fins de leur enquête?
4. Quel montant a été payé à chacun des commissaires pour le service ci-dessus?
5. Quel montant a été payé jusqu'à date à chaque commissaire pour ses services, sa subsistance et ses frais de voyage, respectivement, et combien est encore dû à chaque commissaire en rapport avec ces divers item?
6. Quel montant a été payé à chaque aviseur légal pour aider les commissaires, et quel montant leur est encore dû?
7. Quel montant a été payé pour solder les dépenses des témoins qui ont donné leurs témoignages devant la commission?

M. DOHERTY: 1. 2. 3. 4. Les comptes n'ont pas encore été reçus.

5. Les seuls montants qui aient été payés aux commissaires sont des avances diverses pour dépenses imprévues et frais de voyage, s'élevant à $2,250.

6. A. H. T. Stewart, $731.95; à C. R. Webster, $322.61. On ne leur doit plus rien.

7. Les comptes définitifs ne sont pas encore reçus. On a payé $262.66 à l'inspecteur Hughes pour dépenses de voyage.

ETABLISSEMENT DE PORT-DANIEL POUR LA PROPAGATION DU HOMARD.

M. MARCIL demande:

1. Le ministère de la Marine et des Pêcheries se propose-t-il de faire des améliorations à l'établissement pour la propagation du homard à Port-Daniel-ouest au cours de la présente saison en vue d'obtenir des résultats meilleurs que ceux de l'an dernier, et quelles sont ces améliorations?

2. A quelle distance du dit établissement résidait l'officier en charge durant les dernières saisons, et le personnel employé sous ses ordres avait-il quelqu'expérience dans ce travail?

M. HAZEN:

1. On a fixé un nouveau filtre au conduit intérieur; on va employer des faucets et des tubes d'une espèce différente, en arranger différemment les cuves à frai.

2. Il demeure à Port-Daniel-centre, à environ six milles des établissements où il passe six heures par jour pendant toute la durée de la saison.

SERVICE DES BOUEES SUR LE LAC ERIE.

M. PARDEE: Je désire signaler à l'attention du ministre de la Marine le télégramme suivant:

Le ministère de la Marine a accepté la soumission de Kenneth Frazier pour le service des bouées sur le lac Erié et la rivière Détroit. Le remorqueur de M. Frazier, "John Monk", n'est point enregistré comme vaisseau canadien, ainsi que le demandent les devis, et ma soumission étant la plus basse des soumissions entièrement conformes aux devis, je proteste contre l'adjudication accordée à Frazier; tâchez d'obtenir la raison du ministère pour en avoir agi ainsi.

Est-il vrai, comme le déclare ce télégramme, que le remorqueur à qui l'on a accordé ce service est de construction américaine?

M. HAZEN: Ceci est une question pour laquelle, je crois, l'on aurait dû donner un avis préalable. Je puis dire, cependant, que le ministère de la Marine a demandé des soumissions pour le service des bouées sur la rivière Détroit et le lac Erié, et que la plus basse était celle de M. Kenneth Frazier, qui déclara qu'il emploierait à ce service un remorqueur, le "Monk", qu'il ferait enregistrer au Canada. Ce matin, on m'a dit au ministère que l'on a fait des démarches pour faire enregistrer ce remorqueur. Pour pouvoir être enregistré au Canada, il faudra qu'on l'y amène et que l'on paie un droit de douane sur sa valeur. Il faudrait alors le faire examiner par les employés techniques du ministère afin de savoir si un tel remorqueur pourrait être enregistré au Canada. Voilà, autant que je sache, où l'on en est actuellement.

[M. Doherty.]

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable W. T. White, ministre ds Finances, l'invitant à se former en comité des voies et moyens.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): Monsieur l'Orateur, je désire exprimer mes remerciements au ministre des Travaux publics (M. Rogers) pour m'avoir permis de demander que la Chambre levât sa séance hier soir à onze heures. Je parlais des droits de douane sur les machines agricoles et je faisais remarquer que l'exposé budgétaire de lundi dernier n'était guère à l'avantage des cultivateurs; que le cultivateur n'en bénéficiait pour ainsi dire pas du tout, et que les manufacturiers seuls profitaient des dispositions budgétaires. Je faisais remarquer que la réduction de 5 p. 100 sur le droit de douane sur les engerbeuses et les faucheuses revenait à $5.00 par engerbeuse et $2.50 par faucheuse; et, comme ces machines durent ordinairement de huit à dix ans, chaque cultivateur se trouve à bénéficier d'environ quatre-vingt-dix centins par année. En faisant cela d'un côté, le ministre des Finances (M. W. T. White) permettait, d'un autre côté, aux manufacturiers de faire payer aux cultivateurs de dix à vingt dollars de plus par an, en augmentant le prix du matériel et en donnant aux manufacturiers une élévation de droits sur le fer et l'acier.

Le ministre des Finances a déclaré que la raison pour laquelle il pouvait inscrire ces deux articles à la liste des marchandises admises en franchise, c'était que les fabricants de lieuses et de moissonneuses avaient tellement réussi dans leur entreprise qu'ils pouvaient soutenir la concurrence avec leurs rivaux du monde entier. L'honorable ministre aurait pu dire avec tout autant de raison et en des termes aussi nombreux, que les fabricants canadiens de tous les autres instruments aratoires ne suivaient pas le progrès, puisqu'il leur était impossible de mettre sur le marché un article aussi parfait que l'était celui qu'on pouvait exporter de l'étranger. Je ne puis accepter l'avance du ministre des Finances. Durant plusieurs années, j'ai vendu les machines aratoires fabriquées par Massey-Harris, et je n'ose pas dire que les fabricants canadiens ne peuvnt pas offrir en vente soit un wagon, soit une charrue, soit un semeur, soit un disque, soit une herse à disque, soit un râteau, soit un distributeur d'engrais, soit tout au-

tre instrument aratoire dont la qualité n'égale pas celle des articles similaires fabriqués ailleurs. La raison invoquée par le ministre des Finances n'a donc pas de valeur et elle n'excuse pas le ministre qui abaisse les droits sur ces deux articles déterminés. Si mon argument vaut quelque chose, il signifie que bien que le cultivateur bénéficie d'une économie de $5.00, s'il achète une lieuse, et de $2.50, s'il fait l'acquisition d'une faucheuse, il doit se contenter de cet instrument aratoire, puisque, si l'on en croit le ministre des Finances, le fabricant canadien ne peut mettre sur le marché d'autres instruments aratoires dont la qualité égale celle des machines que nous importons. C'est la conclusion qu'il faut logiquement tirer de l'argumentation de l'honorable ministre. Si j'expose son idée sous un faux jour, je lui demande de me signaler ce en quoi consiste mon erreur, explication que je serai véritablement heureux d'accepter; pourtant, je ne crois pas que j'expose faussement l'argumentation qu'il a suivie. Ce serait, en vérité, la dernière chose que je songerais à faire.

M. W. T. WHITE: Je ne puis pas avouer que mon honorable ami n'expose pas sous un faux jour l'argumentation que j'ai faite, cependant, je lui rends la justice de dire que ce n'est pas avec intention préconçue qu'il en agit ainsi.

M. TURRIFF: Très bien. Nous laisserons les choses en l'état—divergence d'opinion. Au cours de sa harangue, mon honorable ami le ministre des Finances nous a dit qu'il avait lui-même fait la vérification des livres des différents manufacturiers d'instruments aratoires du Canada, à seule fin de constater si ces industriels réalisaient ou non des bénéfices illégitimes. Lorsqu'il en est arrivé à cette partie de son discours, je lui ai posé une question, ce qui a semblé mécontenter les honorables membres de la droite. Je ne crois pas que l'honorable ministre des Finances ait le même sentiment hostile.

Il n'avait aucun motif de se plaindre du nombre des questions posées, ni de la façon en laquelle on les faisait. Je voulais simplement me renseigner. Cependant, l'honorable ministre des Finances a certainement contenté les membres de la droite, car il a formellement refusé de répondre à ma question. Il a fait d'amusantes cabrioles et s'est donné comme un véricateur consommé. M'est avis qu'il a certainement le droit de s'attribuer le mérite d'être expert en cette espèce de travail. Si je me trouvais dans la nécessité de choisir parmi les honorables membres de cette Chambre quelqu'un qui possédât les aptitudes voulues pour une besogne de cette nature, mes préférences iraient certainement à l'honorable ministre des Finances. Il possède la jeunesse, les aptitudes, le tempérament et l'expérience nécessaires.

Lorsqu'il a fait la vérification de ces livres, il connaissait la nature de la besogne qu'il s'imposait. La question que je lui ai posée était loin d'être compromettante pour lui. Je vais la lire à la Chambre. Mon honorable ami venait de dire:

> Nous nous sommes enquis des prix des machines agricoles, au Canada et aux Etats-Unis; nous nous sommes informés du coût de la production des différentes machines, dans les deux pays; nous avons étudié les bilans des fabricants pour découvrir leur véritable situation et savoir s'ils réalisent, ou ne réalisent pas des profits illégitimes.
>
> M. TURRIFF: Le ministre ne peut-il dire si, au cours de cette enquête, il s'est occupé de savoir quelle est la proportion du capital réel et du capital majoré, engagé dans cette industrie?

A quoi sert-il de se renseigner sur les profits d'une compagnie industrielle, si l'on ne veut pas savoir le montant d'argent que celle-ci a risqué dans son entreprise et ce que représente le capital acquitté en deniers sonnants et en actions majorées? Voici la réponse de mon honorable ami:

> M. WHITE: C'est un fonctionnaire de confiance du département des Douanes, M. Thomas Costello, qui a conduit l'enquête concernant les prix de vente. Il a étudié aussi le coût de la production. J'ai étudié moi-même les bilans, et je crois pouvoir dire, sans trop me vanter, que je m'y entends quelque peu dans l'étude d'un bilan. Après avoir étudié la question avec le plus grand soin, nous avons constaté qu'il n'y a qu'une seule catégorie de machines agricoles sur laquelle les droits peuvent être abaissés, sans porter atteinte à notre politique fiscale d'une protection raisonnable, propre à assurer l'encouragement et le développement des industries canadiennes.

J'ose dire qu'après avoir terminé cet examen, mon honorable ami avait une excellente idée de la situation financière de ces industries, telle qu'indiquée par les livres des compagnies intéressées; cependant, s'il ne s'est pas enquis du montant des actions acquittées en deniers sonnants et de celui que représentaient les actions fictives, tel que compris, à l'origine, dans ce que compose, aujourd'hui, le capital acquitté, il n'a pu connaître le moindre détail relatif aux bénéfices réalisés par ces compagnies. Mon honorable ami voudra-t-

il nous dire maintenant si, en faisant cette étude, il s'est ou non préoccupé de la question de savoir ce que le capital en argent représentait d'actions acquittées de cette compagnie?

M. WHITE: Je ne suis pas tenu de répondre à mon honorable ami, mais il me fera grand plaisir—simple question de courtoisie—de me rendre à son invite. La situation financière d'une compagnie quelconque, le montant qu'elle doit aux banques, les obligations financières qu'elle a assumées, tout cela est indiqué dans son bilan, sans qu'il soit fait mention de son capital-actions; ce qui revient à dire que son bilan indique si une institution industrielle doit $5,000,000 ou $20,000,000.

Dans les cas où j'ai considéré que ce travail était nécessaire, je me suis enquis au sujet des détails que mon honorable ami m'a signalés et j'ai fait de toutes ces données une étude qui a contenté ma curiosité légitime. Dans le cas de quelques-unes de ces compagnies, la question des actions majorées ne s'est pas présentée, pour la raison que ces compagnies n'avaient jamais payé de dividende sur un capital-actions qui comprît des actions tant soit peu majorées.

M. WILLIAM SMITH: Que l'honorable député recommence l'épreuve.

M. TURRIFF: Mon honorable ami qui siège à la droite dit: Recommencez l'épreuve. Cela me semble inutile, certes. L'honorable ministre a reconnu qu'il n'a fait qu'une enquête superficielle, dans le cas qui nous occupe. Les témoins entendus, au cours de cette enquête, ont-ils été assermentés? Non. Mon honorable ami voudra-t-il fournir ce renseignement à la Chambre? Non, ce n'est pas ce qu'il fera. Je ne m'attendais pas à le voir agir autrement. Je tiens à dire à l'honorable ministre, à la Chambre et au pays, que la réponse qu'il m'a donnée peut s'appliquer au cas de quelques fabriques d'instruments aratoires qui ne paient pas de dividende, mais non pas au cas des principales manufactures d'instruments aratoires. Il y a déjà plusieurs années que la coalition Massey-Harris s'est formée. Peu de temps après cette fusion, l'un des premiers détenteurs des actions qui sont tombées dans cette coalition m'a dit que le capital-actions ne représentait pas cinquante cents au dollar, bien que l'on eût fait en sorte de faire croire le contraire. L'un des détenteurs de ces actions m'a expliqué comment on avait atteint ce but. Tout honorable membre de cette Chambre qui a dû s'occuper d'instruments aratoires ou qui est cultivateur, par état, sait qu'une compagnie telle que la compagnie Massey-Harris qui compte des centaines et des centaines d'agents, de l'Atlantique au Pacifique, doit garder, à chaque agence, pour des centaines de dollars valant de parties de mécanisme dont ses clients peuvent avoir besoin pour réparer les machines qu'ils ont achetées de cette maison. Tous les ans, certaines parties du mécanisme sont changées. On utilise de nouveaux brevets d'invention et on jette au rebut les pièces de mécanisme qui ne servent plus et que l'on vend, comme vieux fer, à un prix qui varie de $10 à $14 la tonne; mais ces pièces de rechange apparaissent à la liste des articles vendus au prix du détail par ces coalitions, et tout cela représente des centaines de dollars par tonne. J'ai vendu une trop grande quantité de ces pièces de rechange, dans le cas des lieuses et des autres instruments aratoires, pour ne pas connaître tous ces détails.

Des pièces de rechange qui ne pesaient pas un quart de livre se sont vendues au détail 25 cents et quelques-unes mêmes se sont payées $1.00 ou $1.50. C'est grâce à cette façon d'agir que les compagnies ont pu monter un capital qu'elles n'avaient pas et que leurs actions étaient majorées d'au moins 50 p. 100. Plusieurs années plus tard, la compagnie Massey-Harris a payé 14 p. 100 de son capital majoré. Lorsque les profits furent trop considérables, elle déclara un dividende sur le capital-actions, mais cela de manière à ne pas faire voir des profits trop considérables. Voyons ce que sont les prix des instruments aratoires au Canada, comparés avec les prix d'instruments semblables aux Etats-Unis.

M. MEIGHEN: Pour quelle année l'honorable député a-t-il obtenu ces renseignements des manufacturiers?

M. TURRIFF: Il y a déjà plusieurs années que je possède ces renseignements que j'ai obtenus au cours d'une conversation avec un des membres d'une des compagnies formées dès le début de cette industrie.

M. ARTHURS: Ce renseignement a-t-il été donné sous serment?

M. TURRIFF: Sous ce rapport, il ne diffère pas de l'enquête tenue par l'honorable ministre des Finances. Celui qui m'a fourni ce renseignement, n'a pas cru qu'il était nécessaire de faire une déclaration sous serment; il était parfaitement convaincu de ce qu'il disait.

M. WHITE: La conversation dont mon honorable ami parle se tenait-elle avant 1911?

M. TURRIFF: Oui.

M. MEIGHEN: L'honorable député en a-t-il communiqué la teneur au Gouvernement?

M. TURRIFF: Que mon honorable ami prenne patience; je serai aussi occupé qu'il le désire, avant de terminer ces observations. L'honorable ministre des Finances dit qu'on ne peut enlever le droit sur ces instruments aratoires parce que cela nuirait aux fabricants. Examinons un instant les prix que le fabricant canadien obtient pour ses produits, si on les compare avec les prix cotés aux Etats-Unis. Je vais citer l'opinion qu'exprimait, il n'y a qu'une semaine, le "Grain Growers' Guide."

M. SAMUEL SHARPE: Une bonne autorité.

M. TURRIFF: Mon honorable ami dit cela sur le ton de la raillerie, mais celui qui siège à son côté n'osera pas parler ainsi. Il n'y a pas dans toute cette Chambre un seul député conservateur qui oserait faire une assertion semblable, parce qu'en dehors des grandes villes des trois provinces des prairies on compte en moyenne plus de 1,000 membres de l'association des producteurs de grain, dans chaque comté, et que la majorité de ces membres se compose de conservateurs

Les honorables membres de la droite n'ont donc pas raison de faire des allusions dérisoires à l'endroit du "Grain Growers' Guide," l'organe officiel de l'association des producteurs de grain de ces trois provinces. En ce qui me concerne, je puis dire que j'ai toujours tenu ce journal pour juste et raisonnable. Voyons comment les prix cotés à Winnipeg supportent la comparaison avec ceux cotés à Minneapolis. Voici l'état dont j'ai parlé:

	Winnipeg.	Minneapolis.
Moissonneuses-lieuses.		
Faux de 6 pieds avec porteur de gerbes, attelage de trois chevaux	$144 00	$125 00
Faux de 6 pieds avec porteur de gerbes, train de devant, attelage de 4 chevaux	157 00	137 00
Faux de 7 pieds avec porteur de gerbes, train de devant, attelage de 4 chevaux	159 00	140 00
Faux de 8 pieds avec porteur de gerbes, train de devant, attelage de 4 chevaux	164 00	150 00
Train de devant, attelage de 4 chevaux	20 50	18 00
Train de devant, moins l'attelage de 4 chevaux	15 50	12 50
Porteur de gerbes pour la moissonneuse à maïs	10 00	5 00
Camion de transport à axe court	10 00	7 00
Accessoire à lin	9 50	7 00
Moissonneuses à maïs.		
Moissonneuse à maïs, attelage de 3 chevaux, moins le porteur de gerbes	157 00	120 00
Porteur de gerbes avec la moissonneuse à maïs	10 00	5 00
Moissonneuses.		
Moissonneuse, faux de 5 pieds et demi, 2 chevaux, pour la coupe du lin	92 50	72 00
Faucheuses.		
14 sections, 1 cheval avec brancards	49 00	41 00
18 "	53 00	45 00
20 "	54 00	45 00
20 "	59 00	47 00
24 "	61 00	50 00
20 "	59 00	49 00
24 "	61 00	50 00
Faneuse, 2 chevaux, moins palonnier et traverse	50 50	38 00
Râteau à livraison latérale et faneuse avec palonnier à 2 chevaux et traverse	66 00	57 50
Chargeuse de foin avec avant-train	75 00	63 00
	Winnipeg.	Minneapolis.
Râteaux mécaniques (à échappement)—(Tout en acier).		
24 dents, 8 pieds, 1 cheval	31 00	23 00
30 dents, 10 pieds, 2 palonniers avec traverse	34 00	24 00
36 dents, 12 pieds, 2 palonniers et traverse	38 50	28 00
Epandeuses à fumier.		
3 chevaux, capacité 50 boisseaux	147 00	115 00
4 chevaux, capacité 65 boisseaux	157 00	120 00
Semoirs en lignes.		
(Tous sans ajustoir à graine d'herbe.)		
Semoirs à une rangée de disques.		
14 disques, 1 timon, 2 chev.	94 00	72 00
16 " 2 " 3 "	107 50	80 00
20 " 2 " 4 "	125 50	98 00
22 " 2 " 4 "	135 50	106 00
24 " 2 " 4 "	145 50	115 00
Semoirs à double rangée de disques.		
14 disques, 1 timon, 2 chev.	107 00	76 00
16 " 2 " 3 "	120 00	82 00
20 " 2 " 4 "	141 00	107 00
22 " 2 " 4 "	151 00	115 00
24 " 2 " 4 "	161 00	125 00
Semoirs à coutres.		
14 palettes, 1 timon, 2 chev.	80 00	69 00
18 " 2 " 3 "	92 50	78 00
20 " 2 " 4 "	110 50	95 00
22 " 2 " 4 "	120 50	101 00
24 " 2 " 4 "	130 50	112 00
Boîtes à graine d'herbe pour semoirs en lignes.		
Pour semoir à 14 lignes	10 00	6 50
" 16 "	11 00	7 00
" 20 "	18 00	8 00

	Winnipeg.	Minneapolis.
Pour semoir à 22 lignes	14 50	9 00
" 25 "	16 00	9 00
Cultivateurs.		
Cultivateurs à maïs, 2 rangs.	58 00	50 00
Herses à disques.		
(Rejetement extérieur. Toutes sans caisse de chargement.)		
12 disques, 16 pouces de diamètre, 3 chevaux	35 00	21 00
14 disques, 16 pouces de diamètre, 3 chevaux	38 00	23 00
16 disques, 16 pouces de diamètre, 4 chevaux	41 00	25 00
Avant-train pour herse à disques	8 25	5 00
Charrues.		
Polysocs, 12 pouces, palonnier pour 3 ou 4 chevaux	80 50	62 00
Polysocs, 14 pouces, palonnier pour 3 ou 4 chevaux	82 50	63 00
Soc de défrichement pour charrues ci-dessus avec socs supplémentaires	26 00	21 00
Charrue à siège, 14 pouces et palonnier pour 3 chevaux	51 00	42 00
Soc de défrichement, 14 pouces, avec socs supplémentaires pour charrue à siège	15 00	11 00
Charrue à siège, 16 pouces, avec palonnier pour 3 chevaux	52 00	43 00
Soc de défrichement, 16 pouces de large, avec socs supplémentaires pour charrue à siège	16 00	11 50
Charrue pour labour de travers, 12 pouces, flèches d'acier, longue planche, sans coutre ni socs supplémentaires	17 00	13 00
Charrue pour labour de travers, 14 pouces, flèches d'acier, planche longue ou courte, sans coutre ni socs supplémentaires	18 50	14 00
Charrue pour labour de travers, 16 pouces, flèches d'acier, planche longue ou courte, sans coutre ni socs supplémentaires	20 50	16 00
Charrue pour labour de travers, 18 pouces, flèches d'acier, planche longue ou courte, sans coutre ni socs supplémentaires	22 50	17 50
Charrue légère à broussailles, 14 pouces, coutre à broussailles, sans socs supplémentaires, planche de centre flexible	25 00	19 00
Charrue à broussailles, forte, 14 pouces, coutre à broussailles, sans socs supplémentaires, planche de coutre flexible	27 50	22 00
Scarificateurs		
Houe à cheval et cultivateur.	9 75	7 25
Chariots—(Complets).		
Rayon de 3½ pouces, pneu de coffre de 10 pieds, 26 pouces, simple	86 00	75 00
Rayon de 3½ pouces, pneu de 2½ pouces x 7-16 pouce, charriot complet Standard, ou charriot de ferme, coffre de nouveau modèle	92 00	75 00
Rayon de 3½ pouces, pneu de 2½ pouces x 7-16 pouce, charriot complet Standard, ou charriot de ferme, coffre de nouveau modèle	95 00	77 00
Charriot, 1 cheval, à coffre double, siège à brancard	73 00	47 00
Charriot, 1 cheval, à coffre double, siège timon, palonnier et traverse	76 00	49 00

M. W. T. WHITE: Mon honorable ami peut-il, en se reportant à sa liste, me dire quel est, à Winnipeg et à Minneapolis respectivement, le prix de l'engerbeuse à faux de 8 pieds?

M. TURRIFF: Le prix de l'engerbeuse à faux de 8 pieds, à 4 roues, à quadruple volée et munie d'un porte-gerbe, est de $164 à Winnipeg et de $150 à Minneapolis.

M. WHITE: Quelle différence a-t-il dans le coût du transport entre Toronto ou Hamilton et Winnipeg, et entre Chicago et Minneapolis?

M. TURRIFF: Je ne saurais dire dans le moment; mais si le coût du transport est excessif au Canada, mon honorable ami devrait, en sa qualité de ministre des Finances, aviser aux moyens de le réduire.

M. MEIGHEN: Et quel compte tenez-vous de la distance?

M. TURRIFF: La distance n'est pas si grande qu'on ne puisse expédier jusqu'à mille milles à l'ouest de Minneapolis des trains entièrement chargés de charrues Cockshutt qui, après avoir acquitté le droit de douane, vont faire concurrence aux charrues fabriquées aux Etats-Unis. On en peut dire autant des produits des autres établissements industriels.

La liste dont j'ai donné lecture est celle que fournit le "Grain Growers' Guide." Je me suis donné la peine d'établir le pourcent de l'écart qu'il y a entre les prix. C'est sur le principal des articles à l'égard desquels le ministre a décidé d'effectuer une réduction de droit, l'engerbeuse, que l'écart est le moins sensible, puisqu'entre Winnipeg et Minneapolis il n'est en moyenne que de 15 p. 100. A l'égard de la faucheuse, qui sera désormais frappée d'un droit moins élevé, l'écart est plus considérable, étant de 29 p. 100. Mais ces deux articles sont ceux qui offrent l'écart le moins sensible, et c'est précisément sur ceux-là

que le ministre fait porter sa réduction de droit. Il s'est bien gardé de faire bénéficier les cultivateurs d'une réduction de droit sur celles des machines agricoles qui se vendent beaucoup plus cher dans l'Ouest canadien qu'aux Etats-Unis. Voici quel est le pour-cent de l'écart:

Lieuses à grain, 15 p. 100; lieuses à maïs, 30 p. 100; moissonneuses, 29 p. 100; faucheuses, 29 p. 100; râteaux à foin—à levier (tout en acier), 37 p. 100; machines à étendre l'engrais, 29 p. 100; semoirs à disque simple, 8 p. 100; semoirs à double disque, 35 p. 100; appareils à semer la graine d'herbage, 65 p. 100; herses à disques, 65 p. 100; charrues, 28 p. 100; voitures de ferme, 32½ p. 100.

Mon honorable ami a réduit le droit sur les faucheuses, mais le cultivateur qui possède une de ces machines est obligé d'avoir un râteau. Pourquoi n'a-t-il pas fait en sorte que le prix des râteaux fût moindre? Le droit qui frappe cet article n'est pas réduit.

M. MEIGHEN: Comment l'honorable député explique-t-il ces écarts de soixante-cinq, de trente-neuf et de quarante-deux pour cent, quand le droit n'est que de 20 pour cent? Par quelle méthode arrive-t-il à établir cette proportion?

M. TURRIFF: Le solliciteur général est un avocat très habile à fendre les cheveux en quatre; aussi lui laisserai-je le soin d'expliquer cela quand son tour sera venu de prendre la parole, sachant que c'est lui qui est le plus capable de s'acquitter de la tâche à sa propre satisfaction.

M. MEIGHEN: Je ne puis exposer votre manière de voir, et c'est ce que je voudrais.

M. TURRIFF: J'allais demander comment il se fait qu'au moment où chacun comptait, où nombre de députés ministériels déclaraient qu'il y aurait réduction générale des droits qui frappent les machines agricoles, on se borne à ne réduire que de 5 p. 100 le droit sur les seules moissonneuses et lieuses, à ne faire bénéficier le cultivateur qui exploite une ferme de 320 acres que d'une réduction qui représente à peu près quatre-vingt-dix cents par année. Je me demande si le refus du Gouvernement d'aller plus loin que cela ne se rattache pas à la trahison du sénateur Jones, qui déserte le parti libéral pour passer aux conservateurs. On le dirait bien.

S'il était au Canada un homme qui eût raison de rester fidèle à son parti, c'était bien le sénateur Jones, le président de la compagnie Massey-Harris. Lorsque, il y a déjà longtemps, les libéraux étaient au timon des affaires et qu'ils réduisirent les droits sur les machines agricoles, ils autorisèrent le remboursement des droits de douane payés sur la matière première ayant servi à la fabrication de ces machines, et si j'en crois le rapport de l'auditeur général, la compagnie Massey-Harris a, l'an dernier, encaissé $165,000 sous forme de drawback.

Mais parce que le parti libéral a eu le malheur de penser qu'il était temps de mettre les machines agricoles sur la liste des articles admis en franchise, cet homme pour qui on avait eu tous les égards possibles, que notre parti avait fait nommer sénateur et créer chevalier, ce qui lui donne droit au titre de "sir"—je ne sais si c'est de lui-même qu'il a ajouté un trait-d'union à son nom ou si c'est le chef de l'opposition qui obtint pour lui dans le temps l'autorisation de l'y ajouter, mais il est bien certain qu'il n'avait aucune raison de se plaindre de la manière d'agir du parti à son endroit—parce que le parti libéral, dis-je, a décidé qu'il est temps de venir en aide aux cultivateurs, cet homme se comporte de façon à faire croire qu'il est allé proposer aux conservateurs de leur accorder son appui, de trahir le parti libéral, à la condition que la réduction des droits de douane ne représentât pas plus de quatre-vingt-dix cents par année pour chaque cultivateur. Les ministériels profitent de ce marché sans qu'il en coûte rien; l'appui que le sénateur Jones accorde au parti conservateur, c'est la classe agricole qui en paie la façon. Si tous les cultivateurs du Canada sont obligés d'acheter leurs machines agricoles à des prix excessifs, c'est pour permettre aux ministres de compter désormais sur l'appui du sénateur Jones.

M. BEST: Vous pouvez le reprendre si vous y tenez.

M. TURRIFF: Je n'en doute pas; et à en juger par ce qu'ils publient, les journaux de l'Ouest considèrent que le Gouvernement a fait un mauvais marché, que le sénateur Jones lui coûte trop cher.

M. BRODER: Mettons-le à l'enchère.

M. TURRIFF: Oh, il est maintenant à vous.

M. ROGERS: Avec son titre?

M. TURRIFF: Oui; et puisque le sénateur n'a pas hésité à faire marché de son allégéance politique, il consentirait sans doute, moyennant un équivalent quelconque, à céder son titre au ministre des Travaux publics, qui saurait si bien le porter. Quoi qu'il en soit, le sénateur Jones ne pouvait pas dire que la fabrication des machines agricoles au Canada ne lui était pas profitable.

Je tiens de source absolument certaine que sa part de bénéfices dans la compagnie Massey-Harris et les autres compagnies dont il fait partie a été, l'an dernier, de $186,000, il lui a été payé $50,000 à titre de traitement; le reste représente sa part des dividendes; et je crois savoir que le beau marché qu'il a fait dans l'intérêt des fabricants de machines agricoles lui vaudra une part encore plus large des bénéfices. Voilà ce qu'on dit. Je le répète, ce sont les cultivateurs qui paient cela, et les représentants du Manitoba et des autres circonscriptions de l'Ouest devront fournir là-dessus des explications à leurs commettants. Oui, leur diront-ils, le Gouvernement a effectué une réduction de droits qui fait gagner un dollar à chacun de vous; le prix du fer et de l'acier sera plus élevé, mais vous aurez au moins la satisfaction de savoir que l'honorable sénateur Jones accorde son appui au Gouvernement du très honorable R. L. Borden; cela, certes, doit vous dédommager suffisamment.

Le ministre des Finances nous a dit que la compagnie Massey-Harris exporte 65 p. 100 de ce qu'elle fabrique; me permettra-t-il de lui demander si cette compagnie jouit de quelque protection ailleurs qu'au Canada? Partout, sauf en ce pays, elle se trouve en concurrence avec les fabricants du monde entier. Au dire du ministre des Finances, la succursale canadienne de l'International Harvester Company exporte assez peu des produits qu'elle fabrique. Il y a quelques années, je visitais l'établissement qu'elle possède à Hamilton, et l'on m'apprenait que le volume des exportations était vraiment considérable; il se peut qu'il n'en soit plus ainsi. Si nos fabricants de machines agricoles sont capables de faire concurrence aux autres fabricants dans tous les autres pays, pourquoi n'en feraient-ils pas autant au Canada. Grâce à l'élévation excessive des prix, la compagnie Massey-Harris a pu encaisser $3,000,000 provenant du gousset des cultivateurs canadiens; ces $3,000,000, elle les a fait servir à l'établissement dans l'Etat de New-York d'une fabrique qui le met aujourd'hui en mesure de concurrencer les fabricants américains.

La situation est aujourd'hui bien différente de ce qu'elle était il y a deux ou trois ans. Les machines agricoles étaient alors frappées d'un droit à leur entrée aux Etats-Unis. Ce droit ayant été aboli, le marché se trouve entièrement accessible aux fabricants canadiens d'instruments aratoires.

[M. Turriff.]

Puisque le Cockshutt Plow Company était en mesure, il y a quelque années, d'expédier ses charrues par pleins convois à plus de mille milles à l'ouest de Minneapolis et, après avoir acquitté un droit de 15 p. 100 sur les charrrues mêmes et de 45 p. 100 sur les pièces de rechange, de les y vendre à meilleur marché que les fabricants américains ne pouvaient vendre les leurs, pour quelle raison n'en pourrait-elle plus faire autant maintenant qu'il n'y a plus de droit à acquitter ni sur les charrues ni sur les pièces de rechange? Je suis fermement convaincu qu'elle est de taille à concurrencer avec les fabricants de n'importe quelle partie des Etats-Unis, et c'est pourquoi je dis que l'intérêt des cultivateurs canadiens exige aujourd'hui l'abolition du droit qui frappe les machines importées au Canada, certain que je suis que l'abolition de ce droit, n'en déplaise au ministre des Finances, ne mettra jamais un seul de nos industriels dans l'obligation de fermer sa fabrique.

Abolir le droit sur les machines agricoles, c'est, dit le ministre des Finances, établir le libre-échange. Dans ce cas, comment explique-t-il que les Etats-Unis soient encore un pays très protectionniste en dépit des réductions que comporte le tarif Wilson? Les Etats-Unis ont bien aboli le droit sur les machines agricoles, mais ont-ils pour cela établi le libre-échange? Mon honorable ami sait parfaitement qu'il n'en est rien et que l'abolition du droit sur les machines agricoles ne tend en aucune façon à l'établissement du libre-échange aux Etats-Unis. D'ailleurs, chacun est capable de se convaincre que l'abolition du droit qui frappe un article quelconque ne saurait amener le libre-échange à l'égard de tous les autres articles de commerce.

Le ministre des Finances a dit aussi que nos fabricants de machines agricoles ont dû acquitter un droit sur la pierre et la brique qui ont servi à construire leurs fabriques. J'estime qu'il n'est pas un seul de ces industriels qui acquitte un sou de droit sur la pierre ou la brique entrant dans la construction de sa manufacture, parce que chacun d'eux se sert de la brique ou de la pierre ordinaire qui se trouve le plus à sa portée. Mon honorable ami a augmenté le droit sur la pierre de taille dans l'intérêt des tailleurs de pierre et des exploitants de carrières du Canada; c'est une nouvelle concession qu'il fait aux industriels.

Je suis assez peu au fait du commerce de la pierre; ce que j'en sais, je l'ai appris il y a environ trois ans, alors que j'étais intéressé à l'érection de certain édifice à Ré-

gina. Voulant que la bâtisse eût belle apparence, les directeurs de la compagnie tenaient à ce que les parements en fussent en pierres de taille. Ils chargèrent leur architecte de demander des offres, lui conseillant d'accepter de préférence la pierre provenant des carrières de Selkirk ou de Stonewall, deux endroits situés non loin de Winnipeg. On fit donc soumissionner la fourniture de la pierre qui devrait être livrée franco sur voiture à Régina, transport et droit payés. L'offre la plus basse fut de $5,000 et fut faite par une maison établie au centre des Etats-Unis, à plusieurs centaines de milles au sud de Winnipeg. Il y avait entre cette offre et celle du plus bas soumissionnaire canadien un écart de $1,600, et quelque désir que nous eussions de donner la préférence à la pierre provenant des environs de Winnipeg, nous ne nous sentions pas d'humeur à jeter $1,600 à l'eau; nous acceptâmes donc la pierre américaine, et nous avons depuis constaté qu'elle était de toute première qualité. C'est grâce au ministre des Finances que les tailleurs de pierre du Canada peuvent extorquer ainsi $1,600 chaque fois qu'ils vendent pour $5,000 de pierre à quiconque en a besoin. Les gens paient et les industriels encaissent les bénéfices.

Les nouvelles dispositions tarifaires sont entièrement à l'avantage des fabricants; les cultivateurs et le gros des gens n'en tireront pour ainsi dire aucun profit. Je n'en blâmerai pas trop le ministre, parce que l'on ne pouvait guère s'attendre à autre chose. Mon honorable ami n'a pas arboré de couleurs d'emprunt pour se faire élire; on le savait protectionniste, et le Gouvernement s'est ouvertement prononcé en faveur de la protection; mais les gens vont apprendre ce que signifie le régime protectionniste. Les temps exceptionnellement durs que nous traversons fournissaient au ministre une très belle occasion de venir en aide au peuple; il n'a pas su en profiter.

Le ministre a dit que le commerce fut d'une activité satisfaisante au cours de l'automne dernier et a très loyalement attribué une partie de cette activité à la clémence de la température, ce en quoi il eut parfaitement raison. A la fin de décembre dernier, les neuf dixièmes du blé de la Saskatchewan étaient déjà acheminés vers l'Est; d'ordinaire il n'y en a que la moitié d'expédié à la fin de décembre. Mais le ministre aurait pu ajouter que ce qui a contribué à grossir le volume des exportations, c'est le bétail que l'on a exporté aux Etats-Unis au cours des trois derniers mois de l'année dernière. Du 6 octobre, date de l'entrée en vigueur du tarif Wilson, au 31 décembre, le Canada exportait 150,000 têtes de bétail aux Etats-Unis, tandis qu'il n'en expédiait que 1,000 en Grande-Bretagne. Je donne là des chiffres ronds. Nous avons donc exporté cent cinquante fois plus de bétail aux Etats-Unis, et pourquoi? Simplement parce que les Américains offraient un prix plus rémunérateur que celui que nos cultivateurs pouvaient obtenir au Canada. Cela tiendrait-il à ce que les Américains exportent le bétail en Angleterre? Qu'importe au cultivateur canadien qui a dix bouvillons à vendre, pourvu qu'il en obtienne aux Etats-Unis $10 ou $20 de plus que ne lui en offre l'acheteur canadien qui les expédierait à Liverpool? Que lui importe que les Etats-Unis exportent les animaux en Angleterre par centaines de mille?

Le ministre des Finances peut se rendre compte par là de ce que signifierait l'abolition des droits. Il lui suffirait d'abolir les droits sur les machines agricoles pour n'être plus jamais importuné par les députations des manufacturiers; car en mettant les cultivateurs en mesure d'obtenir l'équivalent de leurs produits, il assurerait l'activité de l'industrie.

Aussi longtemps que l'on entravera le cultivateur, aussi longtemps qu'il ne recevra pas la pleine valeur de ses produits, aussi longtemps il restera pauvre, aussi longtemps les manufacturiers ne travailleront que la moitié du temps et viendront vous demander une plus grande protection dans l'espoir de mettre fin à la stagnation du commerce. On ne saurait faire cesser cette stagnation en frustrant le cultivateur de son gain et en l'empêchant ainsi d'en profiter lui-même.

M. SAM SHARPE: Est-ce que vous vous faites le défenseur du libre-échange?

M. TURRIFF: Mon honorable ami est bien le digne disciple du ministre des Finances. Dans l'esprit de mon honorable ami, libre-échange signifie échange libre de toutes sortes de produits; le libre-échange des produits alimentaires signifie un libre-échange général. Il n'y a personne au Canada qui tienne moins que moi à nuire aux manufacturiers. Si vous voulez venir en aide au manufacturier, procurez-lui un marché au pays; faites en sorte que le cultivateur fasse quelques profits de manière qu'il puisse acheter et payer les produits du manufacturier.

Pourquoi les manufacturiers ne travaillent-ils aujourd'hui que la moitié du temps? Est-ce à cause de la diminution de l'exportation des produits manufacturés? Non,

mais bien parce que le cultivateur canadien, le travailleur, l'ouvrier et le laboureur ne peuvent acheter ces produits. Si nous voulons remédier à cet état de choses, améliorons la situation du cultivateur, et faisons-le sans nuire au manufacturier. Comment le libre-échange du blé pourrait-il nuire au manufacturier? Comment nuirions-nous au manufacturier en assurant au cultivateur un marché libre aux Etats-Unis pour son avoine, son orge et son lin? Nos honorables adversaires ont coutume de dire que, puisque nous avons le libre-échange pour les bestiaux et quelques autres articles tels que porcs et moutons. . . .

Un DEPUTE: Combien a-t-on exporté de porcs aux Etats-Unis l'année dernière?

M. TURRIFF: Mon honorable ami peut donner ce renseignement à la Chambre si cela lui plaît. Il est probablement beaucoup mieux renseigné que moi sur ce point. Il se trouve que je me connais fort peu en porcs. Nous n'en exportons pas beaucoup de l'Ouest et je ne suis guère au courant des chiffres. Mais, depuis quelques mois, on entend nos honorables adversaires dire aux gens de l'Ouest: Qu'avez-vous besoin maintenant de la réciprocité? Vous l'avez virtuellement puisque vous pouvez expédier librement vos bestiaux aux Etats-Unis. Que l'honorable ministre des Finances et nos honorables adversaires me permettent de leur dire qu'il s'en faut de beaucoup que ce soit là la vérité. Nos bestiaux sont admis en franchise sur les marchés américains, mais voyez-en les conséquences: chaque cultivateur de l'Ouest y gagne 1 p. 100 sur le prix de ses bestiaux, mais l'ouvrier et le consommateur des villes en souffrent proportionnellement. Sous le régime de la réciprocité, il en résulterait des avantages correspondants, mais sous le régime actuel, tandis que le cultivateur retire un plus grand profit de ses bestiaux, les ouvriers des villes qui chôment la moitié de l'année paient leur bœuf plus cher, et ils ne profitent point de la réduction du prix des fruits, légumes et autres articles, ce qui, sous l'empire de la réciprocité, pourrait contrebalancer le prix de leur bœuf. Sous le régime de la réciprocité, une certaine quantité d'œufs, de beurre et autres produits de la ferme nous viendraient en franchise. Pourquoi n'en profiterions-nous pas? Nous ne pouvons recevoir actuellement ces produits de nos voisins sans payer le droit de douane. Nous en importons réellement et nous payons ce droit. Nous en importons constamment et nous en importerons toujours. Pourquoi ne pas abolir ces droits et permettre aux gens de se procurer à meilleur marché les substances alimentaires?

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de vous signaler la question de l'avoine qui, j'en suis sûr, intéressera fortement mes honorables amis de l'Ouest qui siègent en face de moi. Antérieurement au 6 octobre, le droit de douane sur l'avoine expédiée aux Etats-Unis était de 12 cents par boisseau.

Virtuellement, on n'expédiait pas d'avoine aux Etats-Unis. Le 6 octobre, on a réduit ce droit à 6 cents par boisseau. Quelque temps après, je voyageais sur les lignes du Manitoba et de la région du nord, à Saltcoats, Yorkton et autres places, je rencontrai plusieurs marchands de grain et ils me dirent qu'aussitôt après la réduction du droit de douane il se produisit une grande affluence d'acheteurs américains. Antérieurement au 6 octobre, le prix de l'avoine à l'élévateur de Saltcoats, de Yorkton et de différents points dans cette région, était de 22 cents le boisseau. Les acheteurs américains firent monter le prix à 28 cents le boisseau et les cultivateurs payèrent un droit de 6 cents. Du 6 octobre au 31 décembre 20,000,000 de boisseaux d'avoine canadienne ont été exportés aux Etats-Unis, soumis à un droit de douane de 6 cents par boisseau. Ainsi, c'est $1,200,000 qui est sorti de la poche du cultivateur canadien et qui y serait resté si nous avions eu la réciprocité. En ce qui concerne le lin et l'orge, c'est encore bien pire. Ce que nous avons maintenant, ce n'est point la réciprocité. J'ai entendu hier un des honorables députés de la droite dire qu'il serait enchanté de courir les risques d'une nouvelle élection sur la question de réciprocité. Je tiens à déclarer qu'il ne le serait pas moitié autant que nous.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. TURRIFF: Je ne crains pas de le dire: Béni soit le jour, bénie soit l'heure, où la question de la réciprocité sera de nouveau soumise au peuple comme elle l'a été la dernière fois, car alors Laurier reviendra au pouvoir.

M. SCHAFFNER: Jamais.

M. TURRIFF: L'honorable député de Souris (M. Schaffner) ferait mieux de s'assurer définitivement de la place de sénateur, car il aurait trop à risquer en cou-

rant les hasards d'une nouvelle élection dans le comté de Souris.

M. SCHAFFNER: J'en courrai les risques.

Un DEPUTE: Ces risques seront grands.

M. TURRIFF: Mon honorable ami en courra la chance. Naturellement, il représente, dit-il, 85 p. 100 des électeurs! Je ne sais comment il se peut qu'il en soit ainsi, avec une majorité de soixante-deux; mais c'est son affaire et non la mienne.

Si j'ai un conseil à donner à l'honorable député, c'est de s'assurer absolument la place de sénateur, car il lui sera alors beaucoup plus facile d'expliquer aux cultivateurs pourquoi il a voté contre l'admission en franchise du blé et des machines agricoles. L'honorable député se trouverait beaucoup plus à son aise dans un fauteuil du Sénat que devant ses électeurs essayant d'obtenir de nouveau la voix des cultivateurs de Souris. Ainsi donc, je lui conseille de s'assurer la place de sénateur.

M. SCHAFFNER: Je soutiens un Gouvernement qui a fait quatre-vingt-quinze pour 100 de ce que les cultivateurs de l'Ouest lui ont demandé depuis qu'il est au pouvoir, tandis que l'ancien gouvernement n'a absolument rien fait à ce sujet.

M. TURRIFF: Je puis dire à mon honorable ami que tous les députés conservateurs du Manitoba ont voté pour l'admission en franchise du blé, et je puis aussi l'assurer qu'il ne saurait trouver dans sa circonscription électorale une seule organisation de cultivateurs qui approuve ce qu'il vient de dire. Assez comme cela des machines en franchise.

M. HENDERSON: Je pensais bien que l'honorable député en avait trop.

M. TURRIFF: Je me suis promis de ne pas être trop long, autrement je pourrais en dire bien davantage. Il m'en vient de tous les côtés. Je veux dire un mot de la question de l'immigration. Le ministre des Finances en a parlé, mais il ne nous a pas dit que, dans le cours de l'exercice 1912-13, pour la première fois depuis bien des années, l'émigration du Canada aux Etats-Unis a dépassé l'immigration des Etats-Unis au Canada. Il y a eu plus de gens à quitter le Canada pour aller aux Etats-Unis, qu'il n'en est venu des Etats-Unis au Canada. Je puis citer à mon honorable ami les chiffres officiels pour les cinq dernières années:

Année.	Du Canada aux Etats-Unis.	Des Etats-Unis au Canada.
1907-8	58,000	58,000
1908-9	84,000	59,000
1909-10	94,000	103,000
1910-11	105,000	121,000
1911-12	107,000	133,000
1912-13	143,000	139,000

Au cours de l'année 1912-13, nos honorables adversaires administraient les affaires du Canada à tort et à travers, et nous en sommes revenus très vite au vieil état de choses qui existait lorsqu'ils perdirent le pouvoir en 1896. Il s'ensuit que 143,000 personnes ont quitté le Canada pour les Etats-Unis, tandis que 139,000 seulement sont venues des **Etats-Unis au Canada.** Nous n'avons pas encore les chiffres pour l'année 1913-14, mais les résultats seront encore bien pires, et il le seront encore davantage pour l'année 1914-15, que nous venons de commencer. On n'en saurait douter; il suffit d'ouvrir les yeux pour le constater.

La classe d'immigrants a également changé. En 1911-12, les immigrants de l'Europe continentale représentaient 23.2 pour cent de l'immigration totale, tandis qu'en 1913-14 (11 mois), la proportion a été de 35.2 pour cent, soit une augmentation de 12 pour cent, pour l'Europe continentale. En 1912-13, l'immigration américaine était de 34.5 pour cent, en 1913-14 (11 mois), elle a été de 25.7 pour cent, soit une diminution de 8 à 9 pour cent sur le total de l'immigration américaine. Ainsi vous voyez que la défaite de la réciprocité par nos honorables adversaires a amené ces résultats, et l'Ouest va en souffrir. Voilà un point que le ministre des Finances n'a point expliqué.

Mon honorable ami, le ministre des Finances, pour flatter en quelque sorte les cultivateurs, a dit que le Gouvernement allait s'efforcer d'obtenir des tarifs plus avantageux pour les dédommager de ne pas bénéficier d'une plus grande réduction des droits de douane sur les machines agricoles. En même temps, le ministre des Finances sait fort bien que, depuis qu'il est au pouvoir, il n'y a pas encore trois ans, il en coûte six à huit cents de plus par boisseau aux cultivateurs de l'Ouest pour mettre son grain sur le marché de Liverpool.

Si ses efforts au cours des prochains trois ans n'ont pas plus de résultats que pour les trois ans passés, je ne crois pas que le cultivateur de l'Ouest ait de grands remerciements à offrir au Gouvernement.

Il y a une autre chose que je voudrais faire remarquer au ministre des Finances. Je suppose, monsieur l'Orateur, que les ma-

nufacturiers de coton viennent un jour auprès du ministre des Finances et lui disent, comme d'autres manufacturiers pourraient également dire: Nous avons bénéficié de la protection pendant un temps assez long, mais aujourd'hui elle a pour effet, plus ou moins, de limiter notre marché et nous en sommes venus à la conclusion que cette disposition qui a été établie pour notre avantage devrait maintenant disparaître; ne croyez-vous pas que le ministre des Finances ferait immédiatement disparaître les droits sur les articles mentionnés? Ne répondrait-il pas: Très bien; il n'y a aucun doute que le producteur est celui qui sait s'il veut de la protection ou non; je vais immédiatement inscrire cet article sur la liste de ce qui est admis en franchise. Maintenant, les producteurs de blé sont venus voir le ministre des Finances et le Gouvernement, et leur ont dit: Nous ne voulons pas de protection sur le blé; nous ne voulons pas de protection sur ce que nous produisons; nous serons heureux de rencontrer nos compétiteurs du monde entier en champ libre. Et le ministre des Finances a répondu aux cultivateurs: On ne peut croire que vous connaissiez ce qui est bon pour vous; nous ne pouvons vous donner ce que vous demandez; nous devons consulter d'abord les meuniers et les compagnies de chemins de fer. De sorte que le ministre des Finances fait la sourde oreille aux demandes des cultivateurs, mais il entend très bien ce que dit le gérant de chemin de fer; il entend également la voix du manufacturier. Le ministre des Finances croit-il que le cultivateur canadien ne se rend pas compte de ce qui se passe aussi bien que le manufacturier canadien? Si telle est l'opinion du ministre des Finances, il se trompe grandement. Dans mon comté il y a des douzaines et des centaines de cultivateurs qui peuvent discuter des affaires publiques d'une manière systématique et raisonnée; il y a des hommes qui ne sont en rien les inférieurs des membres de cette Chambre, des hommes qui sont beaucoup plus compétents que moi pour discuter les questions publiques, des hommes sur l'opinion desquels le ministre des Finances n'a pas le droit de s'apitoyer. Il ne faut pas s'y tromper; les cultivateurs d'aujourd'hui ne sont pas ce qu'ils étaient il y a cinquante ans, et si le Gouvernement ne prête pas attention à leurs demandes, ils feront un mauvais lit à ceux qui délibérément jettent leurs demandes au panier alors qu'en même temps ils sont tout empressement pour se rendre aux demandes des manufacturiers et des compagnies de chemins de fer.

[M. Turriff.]

Le ministre des Finances nous a dit que le Canada était le deuxième client des Etats-Unis et que le Canada n'occupait que le cinquième rang parmi les fournisseurs des Etats-Unis. Pourquoi ne pas égaliser les choses. Pourquoi ne paierions-nous pas en marchandises ce que nous payons en argent? Certes, il y aurait là le profit de tout le monde.

Pour ce qui est de la réduction des taux de transport des marchandises, auquel mon honorable ami a fait allusion, je désire faire remarquer que le Gouvernement actuel a, délibérément, avec malice et préméditation, dégradé le Grand-Tronc-Pacifique, à l'instigation, ou au moins pour le bénéfice du Pacifique-Canadien.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre enfreint le règlement en imputant des motifs.

M. TURRIFF : Si vous dites que j'enfreins le règlement, monsieur l'Orateur, je ne discuterai pas votre décision pour le présent, mais je ne puis comprendre comment. Tout de même j'accepte votre décision.

M. l'ORATEUR: La règle dit qu'il n'est pas permis d'imputer des motifs inavouables au Gouvernement ou aux membres de cette Chambre. Ce n'est pas une expression parlementaire de dire que le Gouvernement a agi avec malice et préméditation.

M. TURRIFF: Très bien, monsieur l'Orateur; je retire ces paroles. Je ne voudrais pas dire un mot qui fût une infraction aux règlements de cette Chambre, mais je vais dire ceci: le Grand-Tronc-Pacifique a été délibérément dégradé par le Gouvernement, et la seule compagnie qui puisse bénéficier de cette dégradation, c'est le Pacifique-Canadien, et ceux qui en souffriront sont les cultivateurs de l'Ouest, parce que le Grand-Tronc-Pacifique, dégradé comme il l'est, ne peut transporter les produits de l'Ouest à un taux aussi bas qu'il l'aurait pu si la ligne avait été complétée suivant les plans primitifs.

Il y a d'autres choses auxquelles je voudrais faire allusion, telles que le bois de construction et le ciment, mais le temps à ma disposition est expiré, et j'espère que je pourrai traiter ces sujets dans une autre circonstance. J'ai l'espérance que la prochaine fois que les cultivateurs du Canada viendront voir le ministre des Finances, ils recevront plus de considération qu'ils n'en ont reçue jusqu'à présent, si j'en juge par le discours du budget prononcé lundi par le ministre des Finances.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford): Monsieur l'Orateur, j'aurai plus tard l'occasion de discuter les quelques remarques de mon honorable ami (M. Turriff).

L'honorable député m'a accordé une heure et demie pour lui répondre, mais j'espère pouvoir le faire en beaucoup moins de temps. On a porté, cette année, un intérêt plus qu'ordinaire à l'exposé budgétaire du ministre des Finances (M. W. T. White), et je crois pouvoir dire, sans le flatter, qu'il a plus que rempli l'attente du pays. Son exposé financier, fait de main de maître, a touché à toutes les phases de la vie commerciale et financière du pays et a éclairci l'atmosphère politique. L'honorable ministre des Finances et mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) ayant traité à fond la question des finances du pays, je me contenterai, dans le temps qui est à ma disposition, de parler des autres côtés de notre situation financière et commerciale.

La ligne de démarcation bien tranchée que le ministre a tirée entre les deux partis politiques au Canada, au sujet du tarif protecteur, inspire confiance à tous les Canadiens, et en déclarant que le parti conservateur protégera les industries canadiennes, l'industrie agricole comme l'industrie manufacturière, l'honorable ministre a formulé la meilleure politique dans l'intérêt du Canada. Lorsque cette politique sera bien comprise, et lorsque son discours aura été lu, comme je crois qu'il le sera d'un bout à l'autre du Canada, ses déclarations ranimeront la confiance dans les esprits de ceux qui peuvent avoir été effrayés par les divagations des honorables députés de la gauche. La situation, telle que l'a exposée le ministre des Finances, bien que n'étant pas aussi bonne qu'elle a été en certaines années, est cependant très encourageante. D'une façon générale, elle est bonne; mais je regrette de le dire, l'ancien gouvernement a laissé au Gouvernement actuel une succession pleine de nombreuses responsabilités qui imposent au ministre des Finances la charge onéreuse d'y pourvoir. Je ne crains pas d'affirmer que jamais gouvernement au Canada n'a laissé derrière lui une dette et des obligations plus considérables que celles laissées par l'administration Laurier.

Je regrette que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) ne soit pas dans le moment à son siège. Il s'est lamenté qu'un nuage de tristesse se répandait sur le Canada. Je crois que ce sont ses propres paroles. Où est le bon temps d'autrefois, a-t-il dit, presque en pleurant. Comment se fait-il que l'abattement règne dans le pays, et que l'on ne peut voir un rayon de soleil aucune part? Si cela était vrai, ce serait une très forte accusation contre celui qu'il a maintenu au pouvoir pendant les dernières seize années. Examinons un instant ce qui constitue la prospérité; en quoi consiste la véritable prospérité. Est-ce lorsque nous trouvons sur la rue l'argent que nous n'avons pas gagné? Est-ce lorsque l'on obtient pour une entreprise deux fois le prix qu'elle vaut? Est-ce d'avoir pour client un ministère qui paie deux fois la valeur des marchandises qu'on lui fournit? Si c'est là ce que l'on appelle la prospérité, nous l'avons eue certainement pendant les dernières seize années, parce qu'à aucune autre époque, l'argent n'a été autant gaspillé que par l'ancien gouvernement. Je regrette d'être obligé d'employer des termes aussi sévères, mais je crois parler comme parlerait un homme d'affaires, lorsque je dis que l'on a payé des millions—je serais moi-même étonné si je devais en donner le chiffre, car dans une seule entreprise on a gaspillé $40,000,000—et pourquoi a-t-on payé ces millions? Nous n'avons pas aujourd'hui d'actif tangible pour représenter cet argent qui a été dépensé pour des choses qui ne rapporteront jamais profit au pays.

Voyez le chemin de fer que je viens de mentionner, chemin de fer conçu, comme je le crois, dans un but de tripotage politique, et construit dans l'extravagance et l'iniquité, à tel point qu'aujourd'hui nous avons un rapport qui dit que l'on a gaspillé $40,000,000 de l'argent du public. Mon très honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), un homme pour lequel j'ai un très grand respect, a dit qu'il admettait que des erreurs avaient été commises et que si certaines sommes avaient été dépensées inutilement c'était par suite d'erreurs. Je voudrais pouvoir accepter cette explication; mais après avoir lu le rapport et examiné soigneusement la conduite de mes honorables amis de la gauche pendant les seizes années qu'ils ont été au pouvoir, je regrette de ne pouvoir accepter l'assertion de l'honorable chef de l'opposition. D'après lui il n'y a pas eu d'erreur à construire ce chemin de fer comme un monument qui restera à son honneur et à celui du Canada. Il l'a construit en pleine connaissance de cause. Qu'est-ce qui me fait dire qu'il n'y a pas eu d'erreur? Que mon honorable ami se reporte un instant au discours de son ancien ministre des Chemins de fer, l'honorable A. G. Blair. Qu'il relise ce discours du commencement à la fin et qu'il me dise ensuite si on ne l'a pas

averti qu'il se lançait dans une entreprise des plus dangeureuses sous tous les rapports, politiques et nationaux. Qu'a dit l'honorable A. G. Blair? Il a dit à ses collègues que tous leurs chiffres étaient faux; que les $13,000,000 et les $61,000,000 étaient faux. Il a dit: Je ne puis pas appuyer un projet de ce genre devant la Chambre. Je me retirerai du Gouvernement plutôt que de dire au pays que l'on peut construire pour $13,000,000 ou $61,000,000, un chemin de fer qui, je le sais, devra coûter $120,000,000. C'est tout à l'honneur de l'honorable A. G. Blair de s'être retiré du Gouvernement et d'avoir dit: Je refuse de rester membre d'un gouvernement qui impose au Canada un projet de ce genre, lorsqu'il savait qu'il coûterait 5 à 10 fois plus qu'on le disait et lorsque ce gouvernement avant de construire cette ligne ne prenait aucune des précautions ordinaires que l'on prend dans le commerce pour avoir la valeur de l'argent qu'on dépense. Du commencement à la fin on a procédé avec l'idée que quel que serait le prix que coûterait la ligne, le Grand-Tronc-Pacifique devait payer 3 pour 100 sur le coût et que le pays ne pouvait y perdre. On a donc jeté dans cette entreprise des sommes immenses, dont une très forte partie ne rapportera peut-être rien pendant les quinze ou vingt-cinq prochaines années—entreprise bien en avant de son temps, bien en avant de tous les besoins de la partie est du pays à travers laquelle devait passer la ligne, et, d'après les meilleurs renseignements recueillis dans les cercles de chemins de fer, entièrement inutile entre Lévis et Moncton, parce qu'il est parallèle à une autre ligne qui manque déjà de trafic. Rien d'étonnant alors que ce fussent des années de prospérité, d'après l'opinion des honorables membres de la gauche. Est-ce que la prospérité consiste simplement à amasser de l'argent rapidement sans s'occuper de la manière dont on l'amasse. Est-ce que c'est une époque prospère lorsqu'un parti jette l'argent à ses amis sans en recevoir une valeur pour le pays? Si c'est ainsi qu'on entend la prospérité, elle a certainement existé à cette époque; mais je la comprends d'une tout autre façon. Que nos honorables amis de la gauche fassent une revue de leurs actes pendant cette période de prétendue prospérité. S'ils font cette revue ils devront se dire: Nous n'avons pas seulement commis des erreurs; nous avons permis des farces qui n'auraient jamais dû être permises.

Si j'ai un reproche à faire à mon très honorable ami le chef de l'opposition—et je regrette d'être obligé de porter cette accusation contre lui— c'est qu'il aimait trop le pouvoir pour punir les méfaits dans son propre parti, ce qui l'a porté à commettre bien des fautes contre l'intérêt public. Je sais que c'est là une accusation grave, mais je lui rappellerai deux ou trois de ces erreurs. Il y a d'abord celle de la North Atlantic Trading Co., une compagnie formée par mes honorables amis de la gauche, à laquelle le pays a payé entre $300,000 et $500,000 sans recevoir aucune valeur. Je lui rappellerai ensuite la croisière du "Neptune", qui est allée dans le pays des Esquimaux, et a converti quelques-uns de ces païens aux façons d'agir du gouvernement Laurier, et a dépensé aussi quelques milliers de dollars de l'argent public à visiter les pays incultes du Nord; on a commis alors des actes de friponnerie comme on en a jamais vus dans l'histoire du pays. Je mentionnerai aussi une autre affaire de même genre, qui indique un esprit qui n'aurait jamais dû entrer dans cette Chambre; je veux parler de l'affaire de Sorel, lorsque M. Lanctôt, député de Richelieu dans le dernier parlement, a fait peinturer sa maison à Sorel aux frais du gouvernement.

Petite affaire, direz-vous; mais ce sont souvent les petites affaires qui montrent de quel côté souffle le vent. La chose a été clairement prouvée et admise par M. Lanctôt lui-même, qui a donné son chèque en paiement après qu'il a été découvert, mais pas avant. C'était alors des années de prospérité pour l'honorable député de Richelieu; de très bonnes années. Le côté triste de la chose, c'est qu'au lieu d'avoir puni ce député comme il le méritait, le parti libéral, sous la direction de son chef et appuyé par tous ses membres, a blanchi ce député des pieds à la tête. Il l'a laissé aller en liberté. Est-ce là un idéal élevé, commercial ou politique, à offrir au peuple canadien? Je n'appelle pas cela de bonnes années, je les appelle de mauvaises années. S'il y a une faute que l'on peut reprocher à mon très honorable ami et qu'on lui reprochera toujours, c'est que sous le gouvernement Laurier la moralité politique et commerciale est descendue au point le plus bas qu'elle a jamais atteinte depuis la confédération. Si les honorables membres de la droite veulent prendre comme avertissement ce qui est arrivé aux honorables membres de la gauche nous en serons tous heureux; mais si nous endurcissions nos cœurs et nous nous écartions du droit chemin, comme l'ont fait nos amis de la gauche, pour ma part, je veux être fouetté si, comme membre de cette Chambre, je

vote pour approuver des friponneries comme celles que j'ai mentionnées afin de maintenir mon parti au pouvoir.

M. PROULX: Avez-vous voté pour la spéculation de Prince-Albert?

M. COCKSHUTT: Je n'ai jamais entendu parler de spéculation à Prince-Albert.

M. PROULX: L'affaire des terrains de Prince-Albert.

M. COCKSHUTT: Non, je ne sache pas que cette affaire soit jamais venue devant cette Chambre, mais au sujet de spéculation sur les terrains, je dois dire qu'il restait très peu de terrains sur lesquels on pouvait spéculer après que mes honorables amis furent descendus du pouvoir. Si mon honorable ami avait posé la même question à l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) il aurait peut-être obtenu de lui quelques renseignements sur ce point. L'honorable député d'Assiniboïa aurait pu lui parler d'une ou deux spéculations sur terrains. La spéculation de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, et autres affaires de même genre, sont encore présentes à la mémoire de tous.

Bien que j'aie mentionné quelques scandales, ce n'en est qu'une petite partie, comme le sait très bien l'honorable député d'Assiniboïa, qui s'est tellement occupé à parler d'instruments aratoires qu'il n'a pas eu le temps de nous dire un mot des spéculations de l'ancien gouvernement. J'aurais cru que mon honorable ami qui a tant parlé d'instruments aratoires et demandé leur entrée en franchise se serait rappelé l'instrument que son parti a importé concernant la transaction dont j'ai parlé. Notre ministre des Finances a déjà eu à payer $12,000,000 pour cet instrument. Les spéculations sur terrains ont certainement été nombreuses et drues sous l'ancienne administration.

J'ai parlé de ces choses afin de montrer au peuple la différence entre les deux partis sous ce rapport. Il y a trois ans que le Gouvernement actuel a pris l'administration des affaires du pays. Nous arrivons à la fin de la troisième session du Parlement. Nous avons devant nous les états financiers; nous savons quelles ont été les dépenses. La gauche a-t-elle pu accuser le Gouvernement d'avoir soustrait $100 au trésor depuis 1911. Si ç'a été fait, je n'en ai jamais entendu parler. Voilà la grande différence entre les deux partis aujourd'hui, et j'espère que le ministre des Finances, dans la probité duquel j'ai la plus grande confiance, continuera à suivre la ligne droite qu'il a suivie depuis deux ans et demi que le Gouvernement actuel est au pouvoir.

Je veux rappeler à mes honorables amis de la gauche un fait historique. Il n'est pas toujours plaisant aux conservateurs d'en parler, mais je crois qu'il aidera à mieux faire comprendre ce que je veux dire. Entre les années 1872 et 1874 nous avons eu ce que l'on a appelé le scandale du Pacifique, dans lequel sir John A. Macdonald, le plus grand homme d'Etat probablement que le Canada ait jamais eu, était la principale figure. On l'accusa d'avoir reçu de sir Hugh Allan une souscription de $25,000 en retour pour l'entreprise de cette ligne. En 1874 le gouvernement de sir John A. Macdonald fut condamné et puni par le peuple. Il perdit le pouvoir, et fut relégué dans l'opposition à cause de ce petit scandale; mais pendant les seize années qui se sont écoulées entre 1896 et 1911, nous n'avons pas eu seulement un scandale, mais des centaines, qui se sont élevés dans les millions de dollars. Malgré tous ces scandales le gouvernement libéral est resté au pouvoir pendant seize ans, dépensant l'argent du peuple injustement, comme je le prétends, et sans en recevoir la valeur. Voilà la différence entre les deux régimes. Je souhaite que le Gouvernement actuel continue à administrer la chose publique aussi fidèlement qu'il l'a fait dans le passé. J'ai l'avantage de savoir un peu comment les dépenses ont été faites. Je suis heureux de dire que dans la ville où je demeure, on construit un édifice public. On en sentait le besoin depuis longtemps; nous ne pouvions pas obtenir cet édifice sous l'ancien régime. Il est maintenant presque terminé, et je ne crains pas de dire, bien qu'il doive coûter un quart de million de dollars, que l'enquête la plus rigoureuse ne pourrait pas découvrir que dix dollars ont été mal dépensés. J'ai eu occasion d'avoir des rapports avec le département au sujet de la construction de cet édifice, et je sais qu'elle a été faite de la façon la plus honnête. Ainsi que je l'ai dit, j'espère que l'on continuera à agir ainsi, parce que, comme humble membre de cette Chambre, je ne voudrais pas être appelé à dire que ce qui est noir est blanc pour sauver le Gouvernement d'une défaite.

Pendant les premières années de leur administration les libéraux ont agi sagement, mais dès qu'ils le jugèrent nécessaire, ils abandonnèrent les sentiers de la vérité politique et de l'honneur commercial, et ils aimèrent mieux descendre des hauteurs du pouvoir que de donner au peuple l'équivalent de ce qu'ils dépensaient pour lui en son nom.

Bien que la gauche ait pu me trouver sévère, j'ai parlé brièvement et avec toute

la douceur possible de l'administration des affaires par l'ancien gouvernement. Si les libéraux remontent au pouvoir et sont appelés à construire un autre chemin de fer transcontinental, ils verront, je l'espère, à ce que l'adjudication des entreprises se fasse d'une manière plus conforme au principe des affaires et à ce que le peuple en ait pour son argent.

J'ai confiance que si mon honorable ami vit jusqu'à cent ans—et il ne remontera pas au pouvoir avant d'avoir atteint cet âge—il ne verra pas se répéter des actes comme ceux qu'il appelle des erreurs, mais qui me paraissent avoir été commis de propos délibéré et en connaissance de cause.

On ne me pardonnerait probablement pas de passer sous silence certains points se rattachant à la protection, au libre-échange et aux modifications du tarif, graves questions qui paraissent rendre perplexes l'honorable député d'Assiniboïa et certains de ses congénères. Je regrette de ne pas voir ici mon très estimable ami l'honorable député de Red-Deer.

Nous sommes sur le pied de la meilleure amitié. J'admire l'honorable député comme orateur parlementaire et je souhaiterais de tout cœur qu'il fût ici pour écouter ce que j'ai à dire de la protection. Nous nous entendons si bien, en théorie, à ce sujet, que son absence va enlever de l'intérêt à mes remarques. Je dirai, cependant, que s'il excellait à parler de la protection comme du libre-échange, il ferait beaucoup meilleure impression sur la Chambre et sur le peuple. L'honorable député prononçait dernièrement, au Canadian Club de la ville d'Ottawa, un discours extrêmement important. Sans l'avoir lu avec toute l'attention que j'y aurais pu apporter, tant les arguments de l'honorable député me sont familiers, je suis toutefois en état d'affirmer que la cause de l'honorable député y était présentée sous un jour fort séduisant.

Par malheur pour lui et pour ceux qui pensent comme lui, les principes qu'il a prônés ne paraissent guère féconds, si l'on examine attentivement les faits. J'aime mieux parler que lire; il me déplaît surtout de citer les observations que d'autres ont pu faire sur le sujet que je traite, et il ne m'arrive pas souvent d'en citer. Cependant, je me permettrai de donner communication d'un discours prononcé non par l'honorable député de Red-Deer, mais par un autre député que j'ai le plaisir de connaître, je veux parler de M. Page Croft, un des jeunes députés les plus brillants qui soient à la chambre des communes d'Angleterre. Ce discours a été publié le 21 février dans un des journaux les plus importants: le " Manchester Weekly Times ". Il est étrange qu'on l'ait publié au foyer même de l'école du libre-échange. Il fut prononcé à la chambre des communes d'Angleterre à peu près en même temps que celui de l'honorable député de Red-Deer au Canadian Club. Qu'on veuille bien écouter, afin de comprendre combien l'honorable député de Red-Deer qui ne s'y connaît pas, et M. Page Croft qui s'y connaît, sont loin de s'accorder sur cette question de libre-échange ou de protection concernant l'Angleterre. Voici ce que dit M. Page Croft.

Au cours de la dernière session, le président du Board of Trade m'a donné des chiffres établissant que, pour les années précédentes, nos exportations furent vraiment moindres que celles des Etats-Unis, et que l'Allemagne nous a suivis de très près. Le procureur général avoue que nous ne pouvons pas espérer rester toujours en avant de nos deux principaux concurrents qui sont armés du tarif de protection, parce que leur population est trop nombreuse, et il dit que le seul vrai moyen de nous orienter c'est de prendre pour bas le chiffre que représentent les exportations per capita.

Je voudrais faire voir quels pays occupent le plus haut rang d'après des recherches que j'ai faites en prenant ce chiffre pour base. Ce sont: d'abord la Hollande avec £34 10s., puis la Belgique avec £18 2s., la Nouvelle-Zélande avec £17 15s., l'Australie avec £15 2s. la Suisse avec £12 16s, et enfin le Royaume-Uni avec £9 9s. Cette opération prouve d'une façon concluante que les pays dotés d'un tarif de protection sont bien plus favorisés que le nôtre.

Mais ce qui est beaucoup plus important que notre commerce extérieur, c'est notre commerce intérieur, et je crois pouvoir, en me plaçant au point de vue des affaires, mettre sous les yeux de nos adversaires un exemple qui prouvera, même à la satisfaction de l'honorable député (sir A. Mond) que notre situation, sous ce rapport est encore beaucoup plus grave qu'on ne le pense. On admettra que la consommation du charbon est un bon criterium de l'activité industrielle. Or, je trouve que pendant la dernière année révolue, au sujet de laquelle nous pouvons nous procurer des rapports, l'Allemagne a consommé trois cents millions de tonnes de charbon de plus que ce pays, et que les Etats-Unis en ont consommé trois cents millions de tonnes de plus. Passant du charbon à la production du fer en gueuse je vois qu'en 1912 elle a été en Allemagne deux fois plus considérable, et aux Etats-Unis presque trois fois plus considérable que chez nous, et la consommation du fer en gueuse est, en Allemagne, deux fois plus considérable, et aux Etats-Unis, trois fois plus considérable que chez nous.

Pour ce qui est d'acier brut, l'Allemagne en produit deux fois et demie, et les Etats-Unis en produisent cinq fois plus que nous. Et s'il m'est seulement permis de prononcer le mot "coton", je dirai que les Etats-Unis consomment main-

tenant deux cent dix millions de balles de coton brut de plus que n'en consomme la grande industrie de ce pays sous l'empire du libre-échange. On peut donc admettre que, sous le rapport du commerce tant extérieur qu'intérieur, nos principaux concurrents favorisés du tarif de protection l'emportent sur nous.

J'aborde maintenant la seconde question: celle de savoir s'il est vrai, comme on l'a prétendu, que les tarifs restreignent le commerce. Nos concurrents protégés augmentent plus vite que nous leur commerce d'exportation et d'importation, et s'il faut, en donner la preuve la plus importante, je parlerai des exportations d'articles manufacturés qui se sont faites depuis trente ans. Durant cette période nous avons doublé le chiffre des nôtres, mais l'Allemagne a triplé les siennes et les Etats-Unis ont septuplé les leurs. Voilà, je crois, une preuve concluante que nous perdons du terrain et que bien loin d'entraver le commerce, le tarif de protection a permis à nos concurrents qui en bénéficiaient, d'aller de l'avant beaucoup plus rapidement que nous ne l'avons fait.

En opérant d'après la même base au sujet de l'augmentation de notre commerce intérieur, je trouve que les faits sont encore plus remarquables. Durant la période écoulée depuis 1880-85 jusqu'à la dernière année révolue, c'est-à-dire l'année 1912, l'Allemagne a augmenté sa consommation de charbon deux fois plus vite que nous, et les Etats-Unis ont augmenté la leur huit fois plus vite; l'Allemagne a aussi augmenté sa production de fer en gueuse neuf fois plus vite que nous, et les Etats-Unis ont augmenté la leur treize fois plus vite.

Pour ce qui est de la consommation du fer en gueuse, l'augmentation, en Allemagne, est de six fois, et aux Etats-Unis, de douze fois plus considérable que chez nous. L'augmentation de l'acier brut est, en Allemagne, de trois fois et demie, et aux Etats-Unis, de six fois et demie, plus considérable que chez nous. Et la consommation du coton brut a augmenté, sur le continent, trois fois, et aux Etats-Unis, deux fois et demie plus vite que chez nous.

Voilà des faits que nous ne saurions nier, et si le chiffre des exportations per capita est un juste critérium de la prospérité d'un pays, je demande au procureur général s'il n'est pas également juste, dans une comparaison comme celle-ci de prendre pour base la production per capita afin d'établir la valeur des deux systèmes. Dans l'affirmative, le procureur général s'apercevra, pour me servir d'une expression populaire, que nous avons été battus comme blé, sous ce double rapport, par nos principaux concurrents que favorise un tarif de protection. Je ne suis pas satisfait, et je ne pense pas qu'un seul de mes amis soit satisfait de l'état actuel du commerce de ce pays comparativement à l'état du commerce de certains autres pays.

Nos adversaires nous disent que le commerce mondial est dans un excès de prospérité, comme si cela était dû au pays ou à leurs efforts. Je leur rappellerai que nous fûmes les derniers à en bénéficier; que les grandes nations dotées d'un tarif de protection nous ont précédés, et en outre, que nous n'avons pas profité de ces bienfaits dans la même mesure que l'Allemagne et les Etats-Unis d'Amérique. Mais à part cela, quel député osera soutenir que, même dans ce temps de prospérité excessive, les classes ouvrières de ce pays soient dans des conditions satisfaisantes?

Quels sont les faits? L'année dernière, un demi-million d'ouvriers, au bas mot, restèrent tout le temps sans emploi; un million de nos gens durent recevoir du secours, et comme on nous l'a dit aujourd'hui, les bourses du travail ne reçurent pas moins de 2,973,000 demandes d'emploi. On m'objectera peut-être que certains de ces requérants sont allés plus d'une fois aux Bourses du travail; mais sans que je le lui ai demandé, le président du Board of Trade m'a dit qu'il était arrivé 1,800,000 demandes d'emploi, aux Bourses du travail, l'année dernière, c'est-à-dire au moment où cet excès de prospérité mondiale battait son plein. D'un autre côté, l'immigration nous enlevait 302,000 des nôtres qui allèrent tous chercher une amélioration à leur sort dans des pays dotés d'un tarif de protection, et en même temps il a régné, dans ce pays, depuis deux ans, plus de malaise que jamais.

S'il m'était possible de décrire l'effet des rayons de soleil dont le chancelier de l'échiquier et ses collègues ont éclairé les chaumières de ce pays, je dirais qu'un vingt-cinquième de nos habitants ont été forcés d'émigrer dans d'autres pays depuis 1906, c'est-à-dire depuis l'année où le Gouvernement actuel a pris la direction des affaires. En présence de ce mal et dans le but d'y remédier, ceux qui désirent la réforme du tarif sont résolument à l'œuvre pour obtenir l'augmentation des salaires. Nous ne sommes pas satisfaits de l'état de choses qui règne dans le pays et nous affirmons que toutes les politiques de nos adversaires réunies ne sauraient contribuer autant qu'un tarif raisonnable, basé sur des données scientifiques, à assurer à nos ouvriers de l'ouvrage et des salaires satisfaisants.

Nos adversaires nous disent que nous ne pourrons assurer en même temps des salaires et un revenu suffisant, sous l'empire du tarif projeté; que nous ne pourrons réaliser à la fois ce double objet. Je soutiens que nous le pourrons. Des libre-échangistes éminents nous ont dit que l'imposition d'un droit de 10 p. 100 par suite de la réforme du tarif aurait pour effet d'exclure à peu près la moitié des articles manufacturés qui nous arrivent aujourd'hui de l'étranger. Ces articles représentent un total de £160,000,000, et d'après certains libre-échangistes éminents, nous n'en exclurions que pour £80,000,000.

Tels ne sont pas mes chiffres. Je prends le plus redoutable argument que l'on puisse formuler contre nous. Cela signifierait £8,000,000 de revenu sur des articles manufacturés seulement, sans compter les droits sur les articles de luxe, comme les diamants et les perles, et les autres articles, que nous importons aujourd'hui et qui représentent £80,000,000 seraient manufacturés dans le pays. Si nous excluons ces articles manufacturés qui nous viennent de l'étranger, il est évident qu'ils vont être manufacturés chez nous. Or, d'après ce système nous aurons encore 10 p. 100 à titre de taxe locale et impériale, sur la production de ces marchandises dans le pays, et par conséquent nous obtiendrons ,galement £8,000,000 de cette façon.

J'affirme à la Chambre que nous prélèverions un revenu de £16,000,000 pour la réduction de la taxe locale et impériale tout en excluant les marchandises des concurrents étrangers. Cela signifierait une production de £80,000,000 de plus qu'auparavant, dans ce pays. Pas un libre-échangiste ne refusera d'admettre que nous allons prélever sur les importations un revenu de £8,000,000. (Un honorable député se montre dissident.) Je dois tenir compte à l'honorable député de Northamptonshire-est (M. Chiozza Money) d'avoir fait preuve de plus de science, à ce sujet, que l'honorable député

qui vient de m'interrompre. Le "South Wales News" du 12 décembre lui fait dire que ce n'est pas répondre à l'argument que l'on apporte en faveur de la réforme du tarif que d'affirmer que l'imposition de droits protecteurs ne saurait nous assurer de revenu.

L'honorable député a ajouté que nous pouvons aisément trouver £13,000,000. Cela prouvera, je crois, que j'ai été exceptionnellement modeste en disant, après nos adversaires, qu'un revenu de £8,000,000 est ce que nous aurions. Vous fabriqueriez pour la valeur de £80,000,000 de plus que vous ne le faites à présent, et il serait dépensé en salaires £40,000,000 pour les ouvriers de ce pays. Nous aurions de plus £40,000,000 qui circuleraient parmi les artisans, les agriculteurs et toutes les diverses industries et professions de ce pays.

Mon point final est à l'égard du travail. Je regrette qu'il n'y ait pas dans la Chambre des représentants en plus grand nombre du travail. Ils semblent ne pas prendre un bien vif intérêt à cette question—du moins un intérêt aussi grand que la chose semblerait le mériter. Je demanderais aux représentants du parti ouvrier comment les salaires peuvent avancer?

Ils ne peuvent avancer que si vous créez un besoin plus grand de la main-d'œuvre, et si vous donnez plus de prix au travail. J'ose croire que, si les articles que l'on consomme dans ce pays étaient en plus grande quantité fabriqués ici, ce besoin de la main-d'œuvre se ferait immédiatement sentir. Il y aurait plus d'ouvrage à donner, et la main-d'œuvre prendrait de la valeur dans le pays. La question que nous avons à considérer est celle des salaires.

Si quelqu'un s'était donné la peine de dire que l'impôt unique n'est plus une question à débattre, je crois que l'honorable député de Hanley aurait grand sujet de se plaindre. On n'a pas le droit, ce me semble, de porter davantage cet argument devant les électeurs. Ce que nous demandons, c'est ce qu'ont demandé à la dernière conférence impériale M. Deakin et M. Jameson. Nous demandons qu'il soit accordé immédiatement une préférence sur toutes les taxes qui présentement grèvent les denrées alimentaires. Nous vous demandons d'établir en faveur des thés, cafés et sucres de l'empire le même principe que vous avez si sagement appliqué au sucre de betterave.

On dira peut-être que ce régime de faveur ne constituerait pas un grand avantage; mais, si l'avantage est faible, il y a le sentiment que nous voulons créer en faveur de nos possessions d'outre-mer et qui est de leur rendre ce qu'elles font pour nous. Montrons notre bonne volonté et un désir de traiter nos possessions d'outre mer comme elles nous traitent. On nous dit de fois à autre que notre politique est sordide. Est-il sordide de vouloir susciter parmi les nôtres une plus grande activité industrielle?

Est-il sordide d'encourager 400 millions de sujets à faire affaire ensemble et à développer le commerce anglais sous notre propre pavillon? Ce n'est pas là une politique sordide. Si elle est sordide, il est extraordinaire que déjà toutes les colonies autonomes l'aient établie et que la présente administration se soit montrée si impatiente de nous assujétir aux mêmes obligations que les Indes Occidentales vont contracter envers les autres colonies.

Qu'est-il résulté de l'immense sacrifice fait par les colonies de leurs revenus? Il en est résulté pour nous une expansion considérable de notre commerce avec elles depuis deux ans. On ne cesse de nous dire que l'Allemagne va se fâcher, ou encore que nous allons bouleverser la Chine.

[M. Cockshutt.]

Nos meilleurs clients, ce sont les possessions d'outre-mer. L'Australie nous achète plus d'objets manufacturés que les Allemands; le Canada plus que la France; la Nouvelle-Zélande plus que la Belgique; l'Afrique du Sud plus que la Russie et la Suisse mises ensemble. Lorsque nous nous serons rendus compte de ces faits, lorsque nous aurons bien compris que, même par des temps prospères, nous aurions, pour le motif que j'ai indiqué, éprouvé de graves embarras, j'ose croire que notre heure est venue de faire pour les colonies ce qu'elles ont fait pour nous.

Il nous sera avantageux de créer à l'intérieur une demande plus grande de la main-d'œuvre. Il faudrait voir à ce que dans ce pays il soit donné aux nôtres tout l'ouvrage qu'ils peuvent convenablement entreprendre. Il faudrait donner à ceux de nos gens qui émigrent les mêmes avantages que nous donnons aux étrangers qui nous font la concurrence.

Il nous faudrait faire affaires avec ceux qui construisent des dreadnoughts pour nous et ne pas accorder de faveurs à ceux-là qui les construisent contre nous. Cette politique n'a rien de sordide. Ce sont, personne ne le niera, des propositions patriotiques. Et si elles sont patriotiques, on ne devrait pas les dénaturer et les travestir. N'est-il pas temps de considérer ces questions comme supérieures aux intérêts de parti et, pour ceux qui aiment sincèrement leur pays de montrer cet amour en organisant le commerce comme l'ont fait d'autres pays.

J'en ai lu assez pour faire voir à l'honorable député de Red-Deer, qui présente au Canada comme un idéal à suivre ce grand pays de libre-échange, qu'un homme mieux renseigné que lui prononce en Angleterre devant la chambre des communes un discours dans lequel il annonce une réforme du tarif. J'oserai même dire à l'honorable député de Red-Deer qu'il y a beaucoup plus de chance de voir la protection s'implanter en Angleterre que le libre-échange au Canada.

Qu'il consulte la statistique des salaires dans la métropole. Même sur les chemins de fer, la moyenne atteint difficilement $7 par semaine sur un total d'un demi-million d'employés, les plus hautement rétribués néanmoins de toute la Grande-Bretagne, y compris les mécaniciens et autres artisans de grande habileté. Au Canada, le salaire moyen sur les chemins de fer est de $10.50 à $10.75 par semaine, différence de près de 50 p. 100 en notre faveur. Examinez la situation sur toute la ligne. Mon honorable ami parle de la cherté de la vie et d'un adoucissement à y apporter pour les consommateurs. Qu'est-ce que le consommateur? C'est chacun de nous.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien!

M. COCKSHUTT: Et si nos collègues de la gauche voulaient faire une plus grande consommation de sens commun, ce serait pour le peuple une bonne chose.

Sir WILFRID LAURIER: Donnez-nous l'aliment, et nous le consommerons.

M. CARROLL: L'honorable député a-t-il fait une étude comparative du coût de la vie au Canada et en Angleterre?

M. COCKSHUTT: Je dirai à mon honorable ami qu'une commission anglaise a été chargée de venir ici étudier sur place la situation, et l'on a constaté que la vie coûtait moins cher dans le moment au Canada qu'aux Etats-Unis. Dans le rapport qu'a présenté cette commission, il est dit que, comparativement à l'ouvrier anglais, l'ouvrier américain est très favorisé, non seulement sous le rapport des salaires, mais aussi quant au coût de la vie. Mon honorable ami sait-il que la viande apparaît rarement sur la table de l'ouvrier anglais? Sur le continent, c'est un article presque inconnu. On y sert parfois de la viande de cheval, mais jamais un bon morceau de bœuf. L'honorable député doit savoir qu'au Canada nous vivons aujourd'hui dans l'abondance comparativement à d'autres pays, et que nos ouvriers sont aussi bien, sinon mieux, rétribués que ceux de n'importe quel pays au monde, ils s'estimeraient heureux si des agitateurs, comme de temps en temps il s'en rencontre de l'autre côté de la Chambre, voulaient bien les laisser tranquilles.

Mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff), dans son impatience d'établir sa cause, a d'abord cité un article et ensuite un autre qui détruisait le premier. Que l'on me permette de signaler ce qu'il a dit, et j'y reviendrai tantôt pour discuter ce point plus longuement. Il dit que la Cockshutt Plow Company paye le droit sur les charrues qu'elle exporte aux Etats-Unis, et qu'elle les y vend à plus bas prix qu'au Canada. Qui est-ce qui paye le droit sur les charrues qui entrent dans notre pays. Mon honorable ami souffre le froid et le chaud. Lorsque le fabriquant expédie des marchandises de ce pays, il paye le droit, mais lorsque le manufacturier américain fait passer au Canada quelque instrument aratoire, c'est le cultivateur canadien qui acquitte la taxe.

M. TURRIFF: Si l'honorable député a compris que je disais cela . . .

M. COCKSHUTT: Vous l'avez certainement dit.

M. TURRIFF: En ce cas, je me suis mal exprimé. Ce que j'ai voulu dire, c'est que la Cockshutt Plow Company était en mesure de vendre sa marchandise aux Etats-Unis à un prix si bas que le consommateur américain l'achetait, même en ayant à payer un droit de 15 p. 100 sur l'article et de 45 p. 100 sur les pièces de rechange. Je n'ai pas voulu dire que la Cockshutt Company acquittait la taxe.

M. COCKSHUTT: Est-ce que c'est le cultivateur américain qui l'acquitte?

M. TURRIFF: Parfaitement, et c'est là ce que j'avais l'intention de dire.

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami sait où mènent les bonnes intentions, et si seulement il avait donné suite aux siennes, il aurait omis quantité de choses qui vont passer dans le compte rendu des Débats pour sa propre condamnation. Mais ce n'est là qu'un exemple, et j'en pourrais citer plusieurs autres. Il a fait de même relativement au blé. Ce n'a pas été de sa part une méprise; il y entre les yeux ouverts. Il dit que le cultivateur de l'Ouest acquitte l'impôt sur le blé qu'il envoie aux Etats-Unis, et tout de suite il ajoute que c'est le consommateur américain qui le paye. Mon honorable ami ferait mieux savoir où il en est avant de parler sur ces questions. Il ne peut faire payer l'impôt au consommateur d'une part et, d'autre part, à l'exportateur selon ses convenances.

M. TURRIFF: Le cultivateur sait à quoi s'en tenir.

M. COCKSHUTT: Les cultivateurs ne se laisseront jamais prendre à de la démagogie de cette sorte. L'embarras pour mon honorable ami—et il en a beaucoup—c'est de ne pas pouvoir sortir de Weyburn. Il y a là une banque, à ce qu'il nous a souvent dit l'année dernière. C'est sans doute une localité très comme il faut; mais, si mon honorable ami a l'ambition d'être jamais un homme d'Etat, il lui faudra étendre un peu le champ de sa vision au delà des alentours de Weyburn. Il nous suggère une politique assez ressemblante à celle de l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles), que je regrette de ne pas voir à son siège, parce que j'aurais voulu lui faire le même compliment. L'honorable député de Moosejaw a conduit ses collègues de la gauche vers une impasse d'où ils seraient heureux de pouvoir sortir aujourd'hui. Mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie), je ne le vois plus; peu après que j'eus commencé, il est allé s'asseoir en arrière, et maintenant il est tout à fait disparu.

M. CARROLL: Nous avons tous peur de vous.

M. COCKSHUTT: Je ne voudrais pas dire cela, car il est très brave; mais je lui dirai ceci: l'autre soir à Brantford, l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) a fait une conférence sur la marine, et ça été, je dois le dire, une brillante affaire.

Et pour que la foule ne se portât pas toute entière vers l'endroit où l'honorable député de Saint-Antoine devait parler, on annonça que l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) adresserait la parole à une assemblée de libéraux convoquée pour ce même soir. Or il se trouva que, entre le moment où cette assemblée libérale fut annoncée et le moment où elle eut lieu, nos adversaires lancèrent leur programme à courte vue relatif au régime douanier des machines agricoles, qui devait faire la matière du discours de l'honorable député en question. Se rendant compte qu'à la suite de ce discours il vaudrait mieux pour lui ne pas se montrer dans la ville de Brantford, même dans une assemblée de libéraux, l'honorable représentant de Wellington-sud s'abstint, et il n'ose pas s'y montrer encore aujourd'hui. Un des libéraux en vue de la ville de Brantford m'a déclaré que, si l'honorable député était venu à Brantford ce soir-là, il aurait été assez mal reçu. L'honorable député en question se doutait, je pense, de ce qui l'attendait, et il jugea que le meilleur parti à prendre c'était de rester chez lui.

Certes, nos adversaires se sont mis dans un embarras dont ils ne sauraient que fort difficilement se tirer. Rien de plus facile que de critiquer un tarif protecteur, mais il n'est pas aussi facile de le remplacer par quelque chose de mieux, et ces honorables députés de la gauche ont failli complètement à la tâche. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) n'aperçoit rien au delà de Weyburn, et son discours, qui a duré une heure et demie ou deux heures, ne tient nullement compte de la situation des cultivateurs de l'Ontario, de Québec ou des Provinces maritimes, bien qu'ils soient beaucoup plus nombreux que ceux de l'Ouest. Que l'honorable député me permette de lui rappeler que les cultivateurs de l'est du Canada cultivent sur une assez grande échelle et produisent d'assez grandes quantités de blé; s'il se met en tête de prêcher aux producteurs de blé de l'Ontario une doctrine aussi hétérodoxe, que celle qu'il nous a prêchée en cette enceinte, qu'il ne compte pas être l'objet d'une réception plus amicale que celle que Brantford réserve à l'honorable représentant de Wellington-sud. J'aimerais à lui soumettre une observation ou deux: les cultivateurs de l'Ontario produisent annuellement 20 millions de boisseaux de blé et il y a beaucoup plus longtemps que le député d'Assiniboïa qu'ils pratiquent le métier. Voilà cent ans qu'ils cultivent le blé dans l'Ontario; ils se figurent qu'ils savent comment s'y prendre, et j'ose dire qu'ils n'approuveront pas l'idée de l'honorable député d'admettre le blé en franchise. La classe agricole de l'Ontario sait qu'elle a sur place un excellent marché pour son blé, et elle veut se réserver ce marché domestique. Elle sait que de cette manière le son, la recoupe et autres déchets des moulins à farine lui resteront pour le nourrissage des jeunes animaux, tandis qu'autrement ces produits secondaires profiteraient aux cultivateurs des Etats-Unis. En ces temps de cherté croissante des viandes, le moyen d'enrayer ce mouvement serait de retenir à la ferme tous les jeunes animaux, au lieu de les abattre au bout de quelques semaines. Si la proposition de l'honorable député était acceptée, notre blé et ses produits secondaires seraient expédiés aux Etats-Unis, et il ne resterait plus rien au Canada pour le nourrissage et l'élevage du croît du troupeau. D'autre part, au moment actuel, les Etats-Unis ont plus de blé qu'il ne leur en faut; ils en ont produit l'an dernier des millions et des millions de boisseaux pour l'exportation. Ils n'ont que faire de notre blé; ils en ont plus qu'il ne leur en faut de leur propre production. L'honorable député n'a pas un mot à dire des 175,000 ou 200,000 cultivateurs de l'Ontario, dont plusieurs produisent du blé d'année en année, avec un rendement moyen dans toute la province de vingt à vingt-cinq boisseaux de l'acre. Tout ce blé est consommé sur place, en mélange avec le blé dur des provinces de l'Ouest, et par suite il se trouve 350 meuniers dans la province d'Ontario, dont 270 sont qualifiés d'expéditeurs ou exportateurs. L'honorable député (M. Turriff), d'un trait de plume, ruinerait tous ces industriels et priverait les cultivateurs de l'Ontario de l'avantage de faire moudre leur blé dans ces moulins et de retenir le son et la recoupe pour le nourrissage de leurs troupeaux. Que l'honorable député n'oublie pas que les cultivateurs de l'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes cultivent quelque peu; même j'oserai dire que l'association agricole dont il parle ne représente pas 20 p. 100 de la classe agricole du Canada. L'honorable député lui-même n'en est pas convaincu; en tout cas, ce n'est pas l'impression qui reste de son discours. Je dis que les cultivateurs de l'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes sont bien satisfaits de leur sort, et qu'il ne se trouve pas à l'heure qu'il est de classe plus prospère au Canada que la classe agricole prise dans son ensemble. Dans le comté de Brant, dont je suis originaire, je le dis avec orgueil, je n'ai jamais connu les cultivateurs en situation plus prospère

qu'ils ne sont aujourd'hui. Je puis donner l'assurance à l'honorable député qu'ils sont très satisfaits de leur sort et à tous égards. A l'honorable député qui vient ici nous entretenir des griefs de la classe agricole, je répondrai que ces griefs sont beaucoup moins nombreux que l'honorable député ne nous le donne à penser. Je sympathise avec la classe agricole; les cultivateurs sont en grand nombre dans ma propre circonscription; je leur adresse fréquemment la parole, et je n'ai pas à leur parler autrement qu'aux autres classes de la société canadienne. Le cultivateur se rend compte des avantages du marché local; il sait que ses œufs se vendent trois fois le prix des années dernières; il sait que son beurre, ses pommes de terre, ses légumes, tous ses produits, se vendent un bon prix sur le marché de Brantford et des villes voisines qui sont des centres de fabrication. Le cultivateur sait qu'il n'a jamais obtenu pour ses produits de prix plus élevés que ceux qu'il obtient aujourd'hui, et il est très satisfait de l'état des choses.

L'honorable député (M. Turriff) a insisté assez longuement sur la cherté de la vie; je ne le juge pas très sincère quand je l'entends préconiser l'exportation du blé destiné à la consommation du peuple canadien. Si j'en juge par ses déclarations, il se figure que l'exportation du blé aux Etats-Unis aurait l'effet de relever les prix au Canada, sans quoi l'honorable député n'en voudrait pas. S'il a autant de bienveillance qu'il dit pour les consommateurs canadiens, pourquoi ne laisse-t-il pas utiliser sur place le blé que nous produisons, de manière à permettre l'alimentation de nos gens un peu à meilleur marché. La classe ouvrière canadienne est appelée à résoudre aujourd'hui un assez difficile problème; elle a toute ma sympathie et je voudrais bien que nous fussions en mesure de relever encore un peu les salaires. Mais je déclare à ces honorables députés de la gauche que, s'ils persistent dans la voie où ils se sont engagés et s'ils travaillent à ruiner nos industries au lieu de les développer, il ne se passera pas beaucoup de temps avant qu'ils aient raison de regretter leur conduite. Il est simplement absurde d'affirmer que, parce qu'une entreprise de fabrication est assez prospère et livre des articles de bonne qualité et à des prix modérés, elle doit désormais se passer de protection. Sûrement nos adversaires ne doivent pas préconiser pareil programme, et cependant c'est le sens qu'il faut attribuer à leurs paroles. Je m'inscris en faux contre la doctrine qui veut que, dès qu'une industrie est en mesure d'exporter de ses produits, c'est une indication certaine qu'elle jouit d'une protection dont elle n'a nul besoin. Si cette doctrine était juste, alors, presque toutes les substances alimentaires et presque tous les articles de fabrication devraient être déclarés admissibles en franchise, car il se trouve assez peu de produits agricoles et de nos objets manufacturés dont il ne s'exporte pas une certaine quantité. C'est une étrange doctrine que celle suivant laquelle une industrie qui s'est développée au point de pouvoir alimenter un commerce d'exportation doit être privée en tout ou en partie du bénéfice de la protection.

L'honorable député (M. Turriff) est revenu trois fois à la charge sur cette question des machines agricoles; d'abord monté, comme une horloge, il se démontait, restait un certain temps au repos, puis repartait. Trois fois il est revenu à la charge sur cette question des instruments aratoires. Comme je possède une certaine connaissance de la question, je me permettrai de lui dire qu'aucune classe de fabricants dans le Dominion n'a montré plus d'esprit d'initiative et n'a réalisé un tel progrès dans les méthodes que les fabricants d'instruments aratoires. Ce que j'en dis n'est pas parce que je suis engagé dans cette industrie; mon nom, comme chacun sait, est celui d'une maison engagée dans la fabrication de machines agricoles, mais mes relations avec cette maison se bornent à être un de ses modestes actionnaires. J'ai quelque connaissance de ce qui se passe dans cette industrie des instruments aratoires; même je crois être mieux renseigné sur ce sujet que l'honorable député d'Assiniboïa, et je conteste sans hésitation l'exactitude de ses chiffres quant aux prix de revient des instruments en question. Il a adopté le vieux truc qui consiste à mettre le prix du gros en regard du prix de détail le plus élevé; le prix comptant d'une part et le prix de la vente à crédit de l'autre, et le résultat a été des plus décevants. Je crois qu'il a affirmé,—qu'il me corrige si je me trompe,—que dans certains cas on exigeait de l'acheteur canadien jusqu'à 50 et 60 p. 100 de plus qu'on n'en exigeait aux Etats-Unis. Est-ce bien là l'affirmation de l'honorable député?

M. TURRIFF: Sur certains accessoires servant à semer les graines d'herbe.

M. COCKSHUTT: Je ne sache pas que jamais économiste ait prétendu que le prix

d'un article pouvait être relevé au delà du droit fixé dans le tarif, c'est-à-dire, du montant total du droit, qui est dans le cas actuel, de 20 p. 100 sur certains articles, de 15 p. 100 ou de 17½ p. 100 sur d'autres. Les prix au Canada ne sauraient jamais excéder les prix demandés aux Etats-Unis de plus du montant des droits, car autrement, les fabricants américains se hâteraient d'expédier leurs instruments de ce côté-ci de la frontière. J'ai ici une immense liste d'articles qui ont été importés au Canada. Cette liste qui est fournie par le département des Douanes est absolument authentique. Les importations d'instruments agricoles sous le régime des droits actuels, qui varient, comme je l'ai dit, de 17½ à 20 p. 100, sont indiquées ci-après: en 1911, $4,510,000; en 1912, $4,221,000; en 1913, $4-440,000; pour neuf mois en 1913, $2,658,000. Si vous prenez la liste entière des articles visés, à ce que je pense, par le raisonnement de l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) dans son projet de résolution de l'autre jour, et qui comprend les moteurs et machines à battre et toutes les machines de grande dimension, alors, nous avons les résultats suivants, qui sont représentés par des chiffres beaucoup plus forts: en 1911, $4,887,000; en 1912, $8,237,000; en 1913, $10,-104,000 sous le régime des droits variant de 15 p. 100 à 20 p. 100.

Si, en 1913, il a pu entrer au pays pour $10,000,000 d'instruments agricoles avec un tarif de quinze à vingt pour cent, quel aurait été le résultat si ces instruments avaient pu entrer en franchise? Cela veut dire que tout le capital placé dans cette industrie aurait été balayé; que plus de cinquante compagnies manufacturières, avec un capital de $45,000,000 à $50,000,000, employant 10,000 hommes, supportant de 45,000 à 50,000 personnes, auraient disparu, suivant le vœu cher à mon honorable ami. Il se dit un ami des manufacturiers. Qu'il laisse donc les manufacturiers avoir soin de leurs propres intérêts au lieu de les prendre sous sa protection, et nous nous sentirons réconfortés.

M. CARROLL: L'honorable député a-t-il des chiffres pour contredire ceux qui ont été donnés par l'honorable député d'Assiniboïa sur les prix de Winnipeg et de Minneapolis?

M. COCKSHUTT: Je fais une simple affirmation et c'est que son information est erronée, parce que la différence entre les prix ne peut dépasser le montant spécifié dans le tarif. Aucun tarif ne peut porter le prix des marchandises à un chiffre plus élevé que le montant perçu en douane. Quand mon honorable ami dit qu'il y a une hausse de soixante pour cent sur les prix, il doit savoir qu'il n'est pas exact. Je crois que mon honorable ami va se rendre compte de cela et je ne crois pas qu'il puisse faire croire à aucun cultivateur que le prix des instruments agricoles est de soixante pour cent plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis.

M. TURRIFF: J'ai cité les chiffres donnés par le Grain Growers' Guide. Ce livre va prouver à mon honorable ami que mon information est exacte, et qu'il se trompe.

M. COCKSHUTT: Si la prétention de mon honorable ami est juste, je suppose qu'il enlève 20 du 50 ou 60 p. 100 et il arrive encore à une supériorité de 30 ou 40 p. 100 des prix canadiens sur les prix américains. En d'autres termes, si vous enlevez le montant des droits, vous avez encore la vaste différence de 30 ou 40 p. 100, d'après mon honorable ami. Il est facile de voir, à un simple coup d'œil, que ses chiffres ne sont pas exacts, et que les prix du gros doivent avoir été opposés aux prix du détail.

Mon honorable ami a porté une accusation contre la compagnie qui porte mon nom. Quoique je n'aime pas à traiter ici de questions aussi personnelles, je ne puis laisser passer une telle affirmation sans la contester. D'après le hansard d'hier soir, il a fait à mon sujet la déclaration suivante:

L'honorable député pouvait, il y a plusieurs années, vendre une charrue Cockshutt aux Etats-Unis, et payer 15 p. 100 de droits. . .

Remarquez qu'il dit que nous payons les droits.

. .et 45 p. 100 sur les réparations et vendre à plus bas prix aux Etats-Unis, ou faire assez de concurrence aux fabricants américains, pour vendre par chargements de wagon.

Cela sonne très bien. Je demande si mon honorable ami croit être dans le vrai. Depuis quelques mois, les droits sur les instruments agricoles aux Etats-Unis ont été complètement abolis. Il n'est pas encore à ma connaissance qu'une charrue canadienne, de ma fabrique ou d'une autre, ait traversé la frontière. Il y a quelques jours, je consultais un des premiers marchands d'instruments agricoles, qui en connaît beaucoup plus que moi en la matière, et m'a dit que même depuis que les droits ont été enlevés, il ne croit pas qu'un seul instrument canadien ait été vendu aux Etats-Unis. Mon honorable ami m'a réellement mis dans l'obligation de lui faire

un petit cours d'histoire sur l'expédition de charrues aux Etats-Unis. Laissez-moi lui dire comment ses amis les Américains le traiteront si jamais il tombe entre leurs mains, parce que je sais par expérience que si nous voulons traiter avec l'Oncle Sam, nous devons le rencontrer avec une cotte de mailles et une armure flamboyante, si nous voulons revenir avec notre peau. Qu'est-il arrivé au wagon de charrues dont mon honorable ami a parlé? Elles ont été saisies à la frontière, sous prétexte qu'elles étaient offertes en vente au rabais; nous avons été traînés devant les tribunaux et nous avons été condamnés à une amende de mille piastres, quoique ces charrues eussent été introduites aux Etats-Unis à un prix plus élevé que les maisons américaines n'entrent les leurs à Winnipeg. Mes honorables amis veulent mettre nos cultivateurs dans cette position. Qu'est-il arrivé à nos pommes de terre? Nous envoyons les pommes de terre de l'autre côté de la frontière. Aussitôt qu'elles arrivent sur le marché américain, on dit qu'elles sont malades et qu'elles ne peuvent être mêlées aux pommes de terre américaines de première qualité. On les condamne parce qu'elles sont malades. Expédiez vos bestiaux de l'autre côté de la frontière, et aussitôt que vous commencez à vous créer un marché, la quarantaine et les épreuves de tuberculose interviennent et atteindront leur but. Mon honorable ami ne pourrait pas envoyer son blé aux Etats-Unis plus d'un mois ou deux avant qu'on le trouve rouillé ou mal classifié, et je défie mon honorable ami d'aller aux Etats-Unis et d'être traité honnêtement pour son blé. Toute l'histoire du commerce avec les Etats-Unis, c'est que toujours pour en arriver à leurs fins dans les transactions commerciales ils sont sans scrupules. Ils n'ont pas appris et ne pratiquent pas la loyauté et l'honnêteté britanniques. Je regrette d'avoir à dire cela, mais je puis parler d'expérience. Que mon honorable ami fasse la tentative avec son blé et il partagera le sort de ceux qui ont fait l'essai avec les pommes de terre, les instruments agricoles et le poisson en conserves.

Quand mon honorable ami, le ministre des Finances, dit qu'il ne croit pas en une législation commune, il a frappé la vraie note, celle qui aura son écho chez tout homme d'affaires du Canada. Ces honorables membres voudraient nous livrer corps et âmes aux Etats-Unis. Ils voudraient laisser à Washington l'interprétation du tarif, et nous serions pourchassés et traînés de tribunal en tribunal, pour y subir les interprétations sur telle ou telle chose. Mon honorable ami sait bien que c'est là l'expérience que nous avons acquise de notre commerce avec les Etats-Unis par le passé. Même quand il s'agit de rencontrer des obligations financières, ils sont plutôt lents. Nous espérons avoir un règlement équitable de la question des taux du canal de Panama, mais cela demande une énergie considérable de la part de M. Woodrow Wilson, le président des Etats-Unis; et s'il y réussit, il aura ajouté au blason des Etats-Unis un fleuron qui en était absent depuis quelques années.

M. TURRIFF: Comment cela se fait-il, si les Américains traitent si mal les Canadiens qui font affaires avec eux, que les soixante centièmes du commerce du Canada soit avec les Etats-Unis ?

M. COCKSHUTT: Je puis facilement le dire à mon honorable ami. Ils sont toujours prêts à vous vendre, mais jamais à acheter de vous. Si mon honorable ami connaît quelque chose des statistiques, il doit savoir que les Etats-Unis nous vendent trois ou quatre dollars valant, sur chaque dollar que nous leur payons. Il est facile d'acheter; et mon honorable ami et quelques-uns de ses amis pensent que plus on achète, mieux on se trouve; plus vous achetez à l'étranger, mieux s'en trouve la patrie. J'ai entendu plusieurs des honorables députés de l'autre parti prêcher cette doctrine; ils ne croient pas du tout à l'équilibre du commerce. Quiconque achète plus qu'il ne vend ne tardera pas à faire faillite; mais nos honorables amis voudraient nous faire acheter quatre ou cinq fois plus que nous ne vendons aux Etats-Unis, pour pouvoir dire: quel beau commerce nous faisons avec les Etats-Unis! Mon honorable ami sait que notre meilleur marché est la Grande-Bretagne. Le Royaume-Uni peut encore acheter notre blé; c'est le seul pays de l'univers qui reçoive plus de nous qu'il ne nous envoie.

M. LEMIEUX: Et nos bestiaux ?

M. COCKSHUTT: Je ne crois pas que nous puissions à l'heure actuelle leur expédier beaucoup de bétail. Notre viande recevrait peut-être un bon prix en Grande-Bretagne, mais, à en juger par les cotes du marché local, je crois que tous admettront que nous devrions garder ici notre bétail pour notre propre consommation. Le marché local, que les honorables dépu-

tés de l'opposition dédaignent si fréquemment, est pourtant le seul marché où nous puissions faire de l'argent. Si mes honorables amis voulaient se rappeler un instant que 80 p. 100 au moins des produits de ferme du Canada sont consommés dans le marché local, ils comprendraient que ce marché local mérite d'être conservé. A ceux qui croient que les Etats-Unis offrent un si beau débouché aux instruments aratoires, je dirai qu'ils peuvent prendre ce marché de 90,000,000 pour dix sous, en tant que cela m'intéresse.

Un DEPUTE: Et le fromage?

M. COCKSHUTT: Si je me rappelle bien 80 ou 90 p. 100 de notre fromage va en Grande-Bretagne—et l'on y connaît à vue le bon fromage. Le Canada fabrique de bon fromage; c'est pourquoi ce produit traverse les mers. Si mon honorable ami veut méditer cette question avant d'y revenir l'an prochain, je crois qu'il admettra que la politique qu'il exprimait aujourd'hui n'est pas la bonne.

"Mais, s'écrie le chef de l'opposition, le système que je vous propose aujourd'hui, c'est l'affranchissement des machines agricoles et des denrées alimentaires" et il est facile de modifier ce système, à bref délai, si on le désire. Je conseille à l'honorable député de modifier son système sans retard, puisqu'il en existe un meilleur. Un système qu'on adopte momentanément ne vaut rien, peu importe à quels objets il s'applique. Ce qu'il nous faut, c'est un système qui fonctionnera avec stabilité pendant nombre d'années, un système, dis-je, qui inspirera confiance aux capitalistes et qui les encouragera à engager leurs capitaux dans nos entreprises. Si les députés de la droite tiennent à donner le coup de grâce à une industrie, dès qu'elle commence à prospérer, ils détruiront infailliblement toute la confiance qu'inspirent au monde le Canada et l'esprit d'entreprise des Canadiens. L'attitude prise par le député d'Assiniboïa, par le député de Humboldt et le député de Moosejaw me remet en mémoire l'Irlandais qu'un agent de police appelait à son aide pour disperser un attroupement de transgresseurs de la loi. "Que dois-je faire"? s'écrie l'Irlandais. L'agent de police l'arme d'un gourdin et lui donne ces instructions: "Le premier que vous rencontrerez, tapez dessus". Voilà précisément ce que veut faire le chef de l'opposition: dès qu'il aperçoit une industrie qui commence à émerger: "Tapez dessus", s'écrie-t-il, "A bas!" Le député de Moosejaw nous a dit que s'il lui arrivait de voir une industrie l'échappant d'un cheveu, il ne s'inquiéterait nullement de son péril. Oh, la belle politique! Les députés de la gauche ont laissé quelques industries péricliter ainsi, mais en portant atteinte à la politique nationale, ils ont commis un impair. Voici, par exemple, la ficelle d'engerbage. En dégrevant cet article, ils ont donné le coup de grâce à presque toutes les fabriques de ficelle d'engerbage au Canada. Voici un court extrait d'un journal de l'Ouest que le député d'Assiniboïa serait sans doute bien aise d'entendre. Cet article est intitulé: "La lutte contre la coalition des fabricants de fil d'engerbage". Il s'agit ici, non pas de l'âge des ténèbres, où la ficelle d'engerbage jouissait de la protection, mais bien de l'époque actuelle, où cet article jouit de la franchise douanière. Ce journal qui, par un heureux hasard, est publié dans le comté que représente ici le député de Red-Deer, dit que cet article est emprunté du Grain Growers' Guide. Le député d'Assiniboïa ne saurait révoquer en doute l'autorité de cette publication. Voici ce texte:

Mécontente du prix élevé atteint par la ficelle pour moissonneuses-lieuses l'association des Grain Growers se livre, depuis plus d'un an à une enquête sur la cause de cet état de choses et en dernière analyse, s'est convaincue que les fabricants américains de ficelles d'engerbage ont créé un "corner" pour l'accaparement des matières premières et établi un monopole.

Sous le régime de la liberté commerciale on a établi un monopole—et le Grain Growers' Guide l'affirme carrément. Certes, voilà un délicieux aveu! L'article ajoute:

Voilà, dit le Guide, une bien grave situation pour le cultivateur de l'Ouest qui devait bénéficier de la ficelle d'engerbage à tout prix, vu que rien ne saurait la remplacer.

Le secrétaire de l'association des Grain Growers—c'est ce qu'on affirme—étudie de vieille date ce problème, et l'automne dernier, il en a conféré avec certains capitalistes et industriels de la Grande-Bretagne, dans le but d'établir une industrie de ficelle d'engerbage dirigée par des capitalistes britanniques, afin de concurrencer la coalition commerciale américaine. C'est alors que commença l'enquête sur la véritable situation; mais il fallut renoncer au projet, parce que les enquêteurs demeurèrent convaincus que la coalition de fabricants de fil d'engerbage des Etats-Unis avait accaparé la matière première nécessaire à tel point que toute concurrence devenait impossible.

Le Guide ajoute: "Il faut toutefois espérer que le cultivateur de l'Ouest sera bientôt indépendant de la coalition américaine des fabricants de ficelle d'engerbage. L'enquête faite par l'association des Grain Growers par les industriels de la Grande-Bretagne a eu pour résultat la tentative qu'on fait actuellement et qui consiste à substituer au matériel employé aujourd'hui le lin en chaume. Si cet essai réussit, il aura pour résultat la création d'une nouvelle industrie dans les provinces de l'Ouest, industrie qui permettra au cultivateur de réali-

ser des économies et d'échapper aux griffes du monopole du fil d'engerbage".

Jusqu'ici tout est bien! Mais tout en luttant pour délivrer le cultivateur du monopole américain, le Guide préconise un régime fiscal qui permettrait à vingt ou trente trusts américains de ruiner les industries canadiennes concurrentes puis, de provoquer la hausse des articles de première nécessité à leur gré, par tout le Dominion.

Les députés de la gauche ont dégrevé la ficelle d'engerbage et tué quinze fabriques qui utilisaient les capitaux des cultivateurs. Il reste à peu près une seule fabrique; et depuis la fermeture de ces fabriques, le prix de la ficelle pour moissonneuses-lieuses a été plus élevé que jamais; enfin, au dire du guide, il existe un monopole. Ma pensée serait d'établir le droit de douanes, et de laisser les fabriques de l'Ontario et d'autres établissements jusqu'à Brandon recommencer leur exploitation. Les députés de la gauche ont tué l'industrie de la ficelle d'engerbage; de même ils ont donné le coup de grâce au fil de fer à ronces épinières et c'est ainsi qu'ils veulent anéantir les industries, chacune à leur tour. Qu'une industrie relève la tête, vite, tombons dessus; qu'une autre émerge et sorte de difficulté, vite, qu'elles disparaissent! En 1878, il y avait, trente fabricants de faucheuses mécaniques et de moissonneuses, dans la province d'Ontario; aujourd'hui il en existe trois à peine. De trente, ces établissements sont tombés à trois, par suite de la concurrence à outrance qu'elles ont subie au pays et qui, à cette époque, a réduit le prix de plus de moitié. Et l'honorable député n'est pas satisfait. Le député de Humboldt (M. Neely) est médecin, paraît-il; si ses pillules sont aussi précieuses et aussi puissantes que les instruments aratoires fabriqués au pays, il est bien meilleur médecin que je ne le pensais. Rien de plus facile que de critiquer une entreprise qui a réussi; l'attaque est toujours chose facile, mais construire et édifier, voilà ce qui est difficile. Si l'honorable député veut m'en croire, il s'appliquera plutôt à nous soumettre un sytème tendant à construire et à édifier plutôt qu'à abattre et à démolir, comme il l'a dit au sujet d'un chemin de fer. Qu'il commence donc par édifier et par formuler un système applicable à tout le Canada. A-t-il jamais entendu quelques députés de l'Est s'opposer à la construction de canaux, de chemins de fer, d'élévateurs et autres travaux publics? Quelle que fût notre opinion sur l'orientation donnée aux affaires, l'Est a toujours notablement prêté son appui à l'Ouest et, nous entendons le faire encore à l'avenir; mais nous demandons à l'Ouest de se rappeler que nous sommes humains, nous aussi, et que nous avons nos vicissitudes de fortune.

Ce n'est pas le moment de détruire; c'est l'heure de planter et d'édifier et non pas de ruiner les œuvres qui, grâce à l'énergie déployée, au placement de capitaux et à l'exercice d'une grande intelligence et d'une haute habilité ont mis le Canada en mesure de prendre sa place à quelques égards, au concert des nations. Mais pour cela, il faut se prêter un mutuel appui. Il faut un seul et unique système pour un seul peuple; il faut que l'Est et l'Ouest se donnent la main; il faut, je le répète, un seul système pour tout le pays et pour le plus grand bien du pays. A cette condition-là, nous pouvons bien traverser la crise commerciale et financière du moment.

Je n'ai pas envisagé le budget au point de vue financier, comme je l'espérais; mais je m'aperçois que j'ai presque dépassé les bornes que je m'étais tracées. L'heure actuellle nous impose le devoir de la prudence. Et si pareil devoir nous incombe, cela tient dans une large mesure au triste héritage que les députés de la gauche nous ont laissé. C'est comme s'il s'agissait de recueillir une succession, alors que les droits de succession à payer à l'Etat l'emporteraient sur l'héritage. J'entends par là, l'héritage que nous ont laissé les députés de la gauche en matières de chemins de fer. C'est un héritage écrasant, et que ne saurait porter un homme de moindre stature que le ministre des Finances. Le ministre semble de taille à soulever n'importe quel fardeau; mais un homme de moindre stature aurait écrasé par le fardeau que lui ont légué ses prédécesseurs. Pourquoi cela? Afin que nous puissions acheminer les produits de l'Ouest vers l'Est et vers le littoral par nos propres voies ferrées.

L'autre jour, le chef de l'opposition a retrouvé des accents éloquents à nous répéter ses paroles de 1903, alors qu'il s'écriait: "Plaise à Dieu qu'il ne soit pas trop tard, pour construire ce grand réseau transcontinental gagnant la baie d'Hudson, bien loin de la frontière, là où nos voisins les Américains ne pourraient avoir accès, et cela pour le transport de nos produits, en territoire canadien, jusqu'au littoral de l'Atlantique." Et cependant, c'est tout récemment encore que les députés de la gauche nous proposaient un système qui aurait été funeste, meurtrier, pour les intérêts de nos chemins de fer.

Un système momentané, dites-vous? Pareil système est insuffisant; ce qu'il nous faut, c'est un système né viable, un système stable, qui s'impose à la confiance populaire et qui engage les capitalistes à placer leurs fonds dans nos entreprises. On ne saurait construire des chemins de fer pour un jour, quitte à s'écrier, avant même qu'ils soient terminés: "Il est de bonne politique de dévier et d'orienter tout ce trafic vers le sud!" Quel est donc l'objectif de ces voies ferrées? Pourquoi avons-nous consacré tant de millions à la construction de ces chemins de fer, sinon pour acheminer les produits des cultivateurs de l'Ouest, par nos propres routes, en territoire canadien, jusqu'à nos propres ports, Saint-Jean, Halifax, Québec et Montréal? C'était bien là le système auquel, pensions-nous, les députés de la gauche prêtaient leur appui; mais, dans un moment de faiblesse, se livrant à d'autres projets, ils ont voulu dévier ce trafic et le diriger au delà de la frontière, quitte à laisser les convois sur nos réseaux cheminer à vide. Comment pouviez-vous donc espérer qu'il vous serait possible d'abaisser les prix du tarif des marchandises sur des réseaux coûtant des sommes fabuleuses mais d'où plus tard la plupart des transports devaient être déviés vers l'étranger? Pareille prétention est trop absurde pour mériter d'arrêter l'attention des hommes d'affaires ou autres qui veulent asseoir notre édifice national sur des bases solides. A l'approche de la fête de Pâques, je conseille à mes honorables collègues de bien réfléchir et méditer sur le système à adopter. Nous voici bientôt rendus à Pâques et ils auront des loisirs. S'ils veulent bien m'en croire, ils feront choix d'un système. Ne choisissez pas un système tout simplement pour le moment, mais adoptez-en un qui dure non seulement cette session-ci, mais encore la prochaine session. Consultez le peuple et s'il vous est possible d'élaborer un système supérieur au nôtre, nous l'adopterons peut-être, mais que ce ne soit pas un système momentané; car mettre à l'épreuve un système n'est pas l'affaire d'une heure.

Mes honorables amis de l'opposition ont eu, de leur temps un grand nombre de systèmes économiques qui n'ont pas duré longtemps et à moins que le ciel ne leur accorde plus de sagesse qu'ils n'en ont eu dans le passé, nous allons assister à une répétition de ce même ordre de choses. Mais je les supplie, en leur qualité de citoyens patriotes—et nous savons qu'ils le sont—d'arrêter un programme pendant les vacances de Pâques et à leur retour de dire au ministre des Finances ce qu'ils ont l'intention de faire. S'ils l'informent qu'ils ont trouvé quelque chose de préférable à ce qu'il a proposé, alors avec toute sa sagacité et son intelligence, il adoptera probablement leur programme la prochaine fois, mais je doute qu'ils soient capables de trouver un défaut dans le programme du ministre ou même de montrer comment il peut être amélioré. Je trouve que le député junior d'Halifax a été bien inspiré en ne proposant pas d'inscrire aux débats ces deux ou trois résolutions qu'il avait, paraît-il, hier dans ses poches et qui n'en sont jamais sorties. Elles n'avaient pas été suffisamment munies et j'espère que les vacances de Pâques et la présence de mes honorables amis aux services divins auxquels ils assisteront, je n'en doute pas, les mettront dans un meilleur état d'esprit pour présenter un programme qui méritera le respect de la population du Canada.

Il y a plusieurs autres questions que j'aurais voulu développer mais l'heure de l'ajournement a presque sonné Pourtant je dois parler brièvement d'un sujet particulier. Je regrette l'attitude qui a été prise de notre côté à propos d'une grande question qui ne sera probablement pas réglée durant cette session, je veux parler de la proposition dont nous nous sommes occupés si longtemps l'an dernier en vue d'accorder une contribution à la marine britannique pour le maintien de la protection de la défense impériale. Il est regrettable que le ministre des Finances et ses collègues n'aient pas pu inscrire au budget au moins un tiers du montant que nous avions proposé de contribuer l'an dernier.

Les honorables députés de l'opposition admettront que nous aurions dû faire quelque chose l'an dernier et que c'est malheureux que leur Sénat ait rejeté un programme qui avait réuni la sympathie de la majorité de la population du Canada, un programme que le peuple aurait été trop heureux de voir mis à exécution par les deux partis politiques. J'aurais aimé voir mon très honorable ami le leader de l'opposition se joindre une fois à nous pour faire une contribution en faveur de notre grand empire. L'Angleterre et toutes les autres colonies d'outre-mer auraient hautement apprécié cette démarche que nous aurions dû faire depuis longtemps.

Quand le bill a été présenté à la dernière session, nous aurions pu envoyer l'argent de façon à faire comprendre aux Anglais de la Grande-Bretagne que nous étions disposés à prendre à notre charge au moins une partie du fardeau qui pèse

sur le centre de l'empire. Malheureusement le bill a été repoussé au Sénat. Notre ami dévoué, l'honorable G. W. Ross, qui vient de disparaître tout dernièrement —ce fut un grand homme de la province d'Ontario qui a accompli de belles actions durant sa vie et qui était considéré comme un des impérialistes les plus sincères—a malheureusement, dans ce cas particulier, été dévoyé par quelque influence encore inexpliquée aujourd'hui.

Que ce soit dû à l'influence du leader de l'opposition ou à celle d'autres membres de son parti, je l'ignore, mais je considère que le Sénat du Canada a commis, contre son propre intérêt et celui du pays tout entier, la plus grande erreur qu'il ait pu faire, sous la direction de l'honorable G. W. Ross, quand il a repoussé, l'an dernier, la proposition d'accorder $35,000,000 à la marine britannique. Nous savons tous ce que nous devons à la mère patrie et que notre destinée soit d'être indépendants—comme l'espère mon très honorable ami—ou de faire partie, comme nation autonome, du groupe des colonies d'outre-mer, je crois que toute la population du Canada, d'un bout à l'autre du pays, sentait que nous aurions au moins dû essayer de faire quelque chose pour prendre à notre charge une partie du fardeau de la mère de toutes les colonies.

Je regrette que nous n'ayons pas pu régler cette question durant cette session. Avec un trésor débordant comme nous l'avons eu ces années dernières, nous aurions pu envoyer facilement cet argent-là où il sera envoyé prochainement. En ma qualité d'humble Canadien qui se rend quelquefois dans sa mère patrie, je suis bien honteux de mettre pied sur le quai de Liverpool quand nous parlons au lieu d'agir, en faisant des promesses de loyauté et d'appui, quand nous donnons tout en paroles et absolument rien en actions. C'est regrettable, dis-je, mais je ne trouve pas que le Gouvernement soit responsable de cet état de choses. Il a probablement compris que le Sénat regretterait encore la mesure et alors il ne l'a pas proposée. J'espère que dans un avenir peu éloigné, et je le dis en toute sincérité, la population du Canada saura s'unir pour donner une contribution en hommes, en argent ou en navires ou en quoi que ce soit qui pourrait aider la mère patrie dont le fardeau est écrasant depuis tant d'années et la fait ployer encore aujourd'hui sous une charge d'impôts trop lourde pour des épaules d'hommes. Nous Canadiens, nous sommes très à l'aise. Nous jouissons d'une grande quantité des biens de ce monde et nous pourrions parfaitement consentir à payer notre part pour soulager l'Angleterre de son fardeau pesant et j'espère que nous ne continuerons pas longtemps à nous conduire de la sorte. Pour moi, j'aurais désiré que $15,000,000 ou $20,000,000 de notre excédent soient inscrits à notre budget pour acquitter une partie de notre dette de reconnaissance qui est depuis si longtemps en souffrance. Je sais, monsieur l'Orateur, que vous désirez lever la séance et, comme j'ai fini ce que j'ai à dire, je ne fatiguerai pas la Chambre davantage.

(Sur motion de M. Carvell, la suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de M. Rogers, la Chambre s'ajourne au mercredi, 15 avril, à trois heures de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 15 avril 1914.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

L'hon. George E. Foster dépose les parties I et II du rapport du ministère de l'Industrie et du Commerce pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

COMMISSION SUR LES RANCHES ET LES PATURAGES.

M. KNOWLES demande :

1. Quand s'est réunie à Moosejaw la commission d'enquête sur la question des ranches et des pâturages?
2. Quels témoins ont été entendus?
3. Où la commission a-t-elle tenu ses séances à Moosejaw?
4. Quel loyer a été payé pour l'usage du local où la commission s'est réunie à Moosejaw, et à qui le paiement a-t-il été fait?

M. ROCHE :

1. Le 25 novembre 1912.

2. O. B. Fysh, le major Simpson, J. A. Kennedy, Donald Morrison, John McFady,

H. Howe, F. A. Benton, F. Foley, W. Howes, H. Fitzhugh, J. Clothier, Alex. McGregor, P. Doyle, R. Martin, W. K. Cross, W. Hagle et plusieurs autres personnes.

3. A la salle Swaigher.

4. Aucun.

LES BANQUES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. J. J. HUGHES demande :

1. Quelques-unes des banques fonctionnant dans l'île du Prince-Edouard à l'époque de la confédération ont-elles failli subséquemment? dans l'affirmative, quelle a été la perte subie par les actionnaires, par les déposants et par les porteurs de billets?

2. En vertu de quel arrangement ou règlement les banques de la province de l'île du Prince-Edouard ont-elles continué leurs opérations après la confédération, alors que le capital versé de chaque banque était bien au-dessous du montant requis par la loi?

M. W. T. WHITE :

1. A l'époque de la confédération, cinq banques faisaient affaires à l'île du Prince-Edouard. Deux de ces institutions sont tombées en déconfiture depuis—la Farmers' Bank de Rustico et la banque de l'île du Prince-Edouard. La loi du Canada relative au commerce de banque ne s'appliquait pas dans le cas de ses banques, ni avant ni après la faillite de ces institutions.

Quant à la Farmers' Bank de Rustico, on ne peut se procurer le moindre renseignement au sujet des pertes subies par les actionnaires, par les déposants ou par les porteurs de billets

Les déposants et les porteurs de billets de la banque de l'île du Prince-Edouard, qui a suspendu ses paiements en 1881, ont reçu chacun 59½ p. 100. Les actionnaires n'ont rien reçu.

2. Après l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans la Confédération, les banques qui faisaient alors affaires ont continué leurs opérations. Elles étaient soumises aux dispositions de la loi concernant les banques en vigueur dans l'île avant l'union. (Voir les articles 146 et 129 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, et le 3e des derniers paragraphes de l'annexe ajoutée à l'arrêté du conseil impérial portant la date du 26 juin 1873, admettant dans l'Union l'île du Prince-Edouard.)

Quand, en 1890 (chapitre 31), on étendit l'application des dispositions de la loi concernant les banques à un certain nombre de banques constituées civilement dans l'île du Prince-Edouard, avant 1873, celles-ci étaient alors (1890) des entreprises qui existaient réellement. Or, les dispositions dudit chapitre 31, qui se rapportent au montant de capital acquitté nécessaire à l'organisation d'une banque, n'ont eu d'effet que dans le cas des banques autorisées.

EDIFICE LOUE, A OTTAWA.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il loué une partie de l'édifice Blackburn, à Ottawa?

2. Dans l'affirmative, quel est le prix du loyer?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Edifice de la rue Metcalfe, 6 étages, pour 5 ans à dater du 6 janvier 1912, à $13,000 par année. Edifice de la rue Sparks, partie des 2e, 3e, 4e, 5e, 6e, 7e, 8e et 9e étages, pour 5 ans, à dater du 16 juillet, à $28,986 par année.

GARES DE L'INTERCOLONIAL.

M. MARCIL demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de faire des améliorations, durant la présente saison, aux gares de l'Intercolonial à Millstream et à Assametquaghan, et quelles sont ces améliorations?

M. J. D. REID: Oui. On exécutera des travaux de réparation à la maison occupée par l'agent, à Millstream, et à la gare elle-même d'Assametquaghan, qu'on doublera, peinturera et réparera, en la façon ordinaire. Ces travaux se feront au cours de cette saison.

INTERCOLONIAL—SERVICE D'EAU.

M. MARCIL demande:

1. Est-ce qu'un service d'approvisionnement d'eau a été installé à Saint-Alexis, sur l'Intercolonial?

2. Dans la négative, comment l'agent de la station et le public se procurent-ils de l'eau?

3. A-t-on l'intention d'améliorer le service actuel, et quand?

M. J. D. REID:

1. Le chemin de fer n'a pas installé de service d'approvisionnement d'eau à la gare de Saint-Alexis.

2. L'agent se procure l'eau dont il a besoin lui-même et celle destinée au public, et l'Intercolonial le paie pour ce service.

3. L'Intercolonial n'a pas reçu de requête demandant l'amélioration de ce service.

M. MARCIL demande:

1. Installe-t-on un nouveau service d'approvisionnement d'eau à la gare de l'Intercolonial à Matapédia et quelle est la nature?

2. Quel sera le coût de cette installation et quand l'ouvrage sera-t-il terminé?

3. Est-ce qu'il y a eu délai au cours des travaux et dans l'affirmative, quelle a été la cause de ce retard?

4. A-t-on pris des mesures pour avoir de l'eau dans le cas où il y aurait un commencement d'incendie à la gare ou ses dépendances, ou dans le village avoisinant la gare? Dans la négative, pourquoi de telles mesures ont-elles été omises?

5. L'ouvrage est-il à l'entreprise, dans l'affirmative, quel est le nom de l'entrepreneur?

M. J. D. REID:

1. Oui. Approvisionnement par gravité.

2. Coût estimatif, $16,200. On espère que l'ouvrage sera terminé le 15 avril 1914.

3. L'ouvrage a été quelque peu retardé à cause des froids rigoureux de l'hiver dernier.

4. Oui, on installera une bouche d'incendie à l'arrière de la gare.

5. Oui. K. A. Morrison, d'Ottawa, Ontario.

RESERVES INDIENNES DU COMTE DE BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. A-t-on demandé de transférer les réserves des sauvages qu'on trouve à Restigouche et à Maria, comté de Bonaventure, et, dans l'affirmative, qui a présenté une requête à cet effet?

2. Quelle réponse a-t-on faite à cette demande, si on l'a reçue?

3. Se propose-t-on d'agir en cette affaire?

M. ROCHE:

1. Non.

2 et 3. Réponse sous le n° 1.

FOURNITURE D'EFFETS DESTINES A LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

M. SINCLAIR demande:

Au sujet du paiement de $3,937.50 (porté à la page R-5, vol. II du Rapport de l'auditeur général), à Ames, Holden McCready, de Montréal, pour bottes destinées à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, quels sont les noms des journaux dans lesquels ont été publiés les avis demandant des soumissions pour cette fourniture, et à quelles dates ces avis, s'il y en a eu, ont-ils paru?

M. PERLEY: Les annonces concernant les soumissions pour habillement pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ci-dessus mentionné ont paru dans les journaux suivants:

Toronto, le "Globe".
" "Monetary Times
" "Truth".
" "Toronto Daily Star".
" "Canadian Congregationist".
" "Weekly Sun".
London, "London Advertiser".
Hamilton, "Hamilton Times".
Kingston, le "British Whig".
" "Canadian Freeman"
Brockville, "Brockville Recorder".
Ottawa, le "Free Press".
" "le Temps".
" le "Danebrog".
Guelph, le "Mercury".
Berlin, le "Telegraph".
Arnprior, le "Watchman".
Peterborough, le "Times".
Brantford, l'"Expositor".
Galt, le "Reformer".
Prescott, le "Journal".
Stratford, le "Stratford Beacon".
Chatham, "le Canadien".
Montréal, le "Herald".
" "la Patrie".
" le "Witness".
" le "Canadian Journal of Commerce".
" le "Shareholder".
Québec, "le Soleil".
" le "Daily Telegraph".
" "la Semaine Commerciale".
Hull, le "Hull City Advance and Gatineau Beacon".
Saint-Jean,)N.-B.), le "Telegram".
Halifax, le "Morning Chronicle".
" le "Evening Echo".
" l'"Acadian Recorder".
North Sydney, "North Sydney Herald".
Saint-Jean, (N.-B.), le "Telegram".
Charlottetown, le "Patriot".
" "Prince Edward Islander".
Brandon, le "Brandon Sun".
Portage-la-Prairie, le "Manitoba Liberal".
Winnipeg, le "Manitoba Free Press".
Regina, le "Leader".
Calgary, l'"Albertan".
Medicine-Hat, le "News".
Edmonton, le "Bulletin".
" l'"Alberta Herald".

Ls soumissions relatives aux effets d'habillement spécifiés dans l'annonce embrassaient les trois années comprises entre avril 1910 et avril 1913, et en avril 1910 l'annonce était publiée à deux reprises dans les journaux ci-dessus.

LE BUREAU DE POSTE D'EGANVILLE.

M. GRAHAM demande:

1. Quel est le nom de l'inspecteur ou directeur des travaux du nouveau bureau de poste d'Eganville?

2. Quand a-t-il été nommé?

3. Quels sont ses appointements?

4. Que lui a-t-on payé jusqu'à présent?

M. ROGERS:

1. R. G. Reinke.

2. Le 25 juin 1913.

3. $4 par jour de travail

4. $744.75.

BATIMENT PUBLIC A BEDFORD.

M. KAY demande:

1. A une assemblée tenue à Bedford (P.Q.), le jeudi 2 avril, l'honorable G.-H. Perley a-t-il promis aux citoyens de Bedford de faire tous ses efforts pour obtenir l'insertion au budget de l'an prochain d'un crédit destiné à la construction d'un bureau de poste à Bedford?

2. Dans l'affirmative, était-il autorisé par le Gouvernement à faire cette promesse?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'insérer dans le budget de l'an prochain un crédit applicable à l'érection dudit bureau de poste?

M. PERLEY:

1. A l'assemblée en question, M. Perley a dit qu'il prierait ses collègues de faire bon accueil à la demande d'un bâtiment public formulée par les citoyens de Bedford, mais qu'il ne pouvait rien promettre pour cette année.

2 et 3. Le Gouvernement n'a pas encore mis la question à l'étude.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

M. Murphy.—Etat indiquant le chiffre total des obligations émises par la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien et les compagnies qui y sont affiliées; le coût total jusqu'à cette date, de la construction des lignes de chemin de fer composant le réseau du Nord-Canadien, y compris les gares terminus, voies de garage, etc.

M. Macdonald.—Etat indiquant le genre d'outillage pour le service du charbon que l'on a installé sur la ligne du Transcontinental national; le nombre de ces installations; où on les a faites; si l'on a demandé des soumissions; le nom et l'adresse du plus bas soumissionnaire; le nom du fournisseur et le prix de cet outillage.

M. Michaud.—Etat indiquant le nombre des commissions nommées par le Gouvernement actuel depuis l'année 1911; le nom de chaque commission; les sommes payées à chacune d'elles jusqu'à ce jour; le nombre d'autres commissions qui doivent être nommées au cours du présent exercice.

M. Sinclair.—Etat indiquant quelle somme le Gouvernement ou l'un quelconque de ses ministères a payée à la Herald Publishing Company, à Halifax (N.-E.), pour annonces, impressions et lithographie, depuis le 10 octobre 1911.

M. Pugsley.—Dossier indiquant combien de voyageurs ont été transportés par le chemin de fer Intercolonial de Saint-Jean à Halifax et d'Halifax à Saint-Jean, respectivement, aux termes de l'arrangement conclu entre les chemins de fer de l'Etat, représentés par F.-P. Gutelius, gérant général, et la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, représentée par G.-M. Bosworth, gérant général du trafic, depuis le 15 novembre 1913, date de la mise en vigueur dudit arrangement, jusqu'au 31 mars dernier; combien de tonnes de marchandises de chacune des catégories mentionnées dans ledit arrangement ont été transportées dans les deux sens par l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax, aux termes dudit arrangement pendant la même période; quelles ont été les recettes totales perçues par l'Intercolonial aux termes dudit arrangement jusqu'au 31 mars dernier, pour le transport des voyageurs et des marchandises, respectivement; quel montant a été payé au chemin de fer du Pacifique-Canadien, ou porté à son crédit, pour location de wagons aux termes dudit arrangement; quel nombre de wagons vides de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien ont été transportés par l'Intercolonial gratuitement aux termes dudit arrangement, et quels ont été les frais de traction; quel aurait été le montant total payé par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au chemin de fer Intercolonial, en vertu du tarif en vigueur lors dudit arrangement, pour les voyageurs et pour les marchandises ainsi transportés, respectivement; si le dit arrangement a été soumis, tel que l'a promis le Gouvernement, à la Commission des Chemins de fer par le ministre des Chemins de fer, aux fins de faire décider par la commission si, oui ou non, l'arrangement est préjudiciable au port de Saint-Jean? Dans la négative, pourquoi n'a-t-il pas été ainsi soumis; si le ministre des Chemins de fer a l'intention de renouveler ledit arrangement ou d'en mettre un semblable en vigueur durant la prochaine saison d'hiver; quel arrangement le Gouvernement se propose-t-il de faire au sujet du terminus sur l'Atlantique des paquebots-poste rapides pour la saison d'hiver de 1914-1915.

RANCH POUR LES REMONTES DE LA CAVALERIE.

Sir WILFRID LAURIER: Les journaux annoncent que le Gouvernement a passé un marché avec certaine compagnie dans le but d'établir un ranch pour les remontes de la cavalerie. Le Gouvernement est-il prêt à déposer le contrat et la correspondance qui s'y rapporte sans qu'il soit besoin de faire une motion à cet effet?

L'honorable SAM HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Nous le ferons dès que le marché et le décret du conseil seront passés.

Sir WILFRID LAURIER: Le décret du conseil n'est pas encore rendu?

M. HUGHES: Le contrat n'est pas encore signé et l'affaire n'est pas entièrement terminée.

Sir WILFRID LAURIER: Mais le décret du conseil est rendu?

M. HUGHES: Il va être modifié.

REVISION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. W. F. MACLEAN: Quand le ministre des Chemins de fer (M. Reid) se propose-t-il de déposer le bill portant refonte de la loi des chemins de fer, et qu'elle sera vraisemblablement la manière de procéder?

L'hon. M. REID (ministre par intérimaire des Chemins de fer et Canaux): Le bill portant modification et refonte de la loi des chemins de fer, dont j'ai déjà donné avis, ne sera déposé que dans le but d'obtenir la nomination d'un comité qui, agissant de concert avec le comité du Sénat, sera chargé de recueillir des dépositions. Je compte le déposer lundi prochain.

LE MOUILLAGE DANS LE PORT DE MONTREAL.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: J'aimerais à faire observer au ministre de la Marine et des Pêcheries que les journaux de Montréal annoncent qu'il n'y aura pas de place en ce port, au printemps, pour l'un des paquebots de la ligne Royale, le "Royal George", et que la fédération des armateurs de Montréal est fort irritée de constater qu'il ne se trouve personne pour veiller à ce qu'il y ait place pour les diverses com-

pagnies de transport. Mon honorable ami remarquera qu'à l'heure actuelle la commission du port n'existe pour ainsi dire pas, puisque deux de ses membres et le sous-secrétaire sont en Europe, et que le secrétaire est malade. Le ministre a-t-il réfléchi à cela et se propose-t-il de remédier à la situation?

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): La question est de celles qui relèvent de la commission du port de Montréal. Le Parlement a cru devoir s'en remettre aux commissaires du port du soin de certaines choses, tout en réservant une certaine autorité au ministère de la Marine et des Pêcheries et au Gouvernement. La répartition des places pour les navires est au nombre des choses assignées à la commission du port. Je ne sache pas que cette commission soit désorganisée en ce moment. Suivant en cela l'exemple de son prédécesseur, M. le major Stephens, le président, M. Ross, est allé visiter certains ports de l'Europe. M. Robertson qui fait l'intérim, et j'ai lieu de croire qu'il vaque à ses devoirs. Je doute fort que cette nouvelle-là ait le moindre fondement.

Je considère que les travaux de la commission se poursuivent de façon fort satisfaisante, et il y a lieu de compter que tout sera prêt à l'ouverture de la navigation. L'accroissement du trafic est peut-être plus rapide que les installations, bien que la commission, aidée du concours du Gouvernement, s'efforce sérieusement de faire en sorte qu'elles répondent aux besoins du moment. Je crois qu'au cours de la saison qui va s'ouvrir il y aura place dans le port pour les paquebots de la Royal Line aussi bien que pour ceux de toutes les autres lignes.

CHEMIN DE FER DE RIVER-VALLEY.

L'hon. H. R. EMMERSON: Les journaux de l'Est ont fait courir le bruit que le Gouvernement fédéral serait venu en aide au chemin de fer de River-Valley pour la construction de certains ponts, et qu'un décret en conseil privé aurait été rendu à cet effet. Est-il vrai qu'un décret en conseil privé ait été rendu dans ce but, ou pour la construction de ponts sur le fleuve Saint-Jean?

L'hon. GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Le Gouvernement a étudié une proposition qui lui a été soumise et cette proposition est encore à l'étude, mais aucun décret en conseil privé n'a encore été rendu.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. TURRIFF: A titre de question de privilège, je désire faire remarquer que l'autre jour, au cours de la discussion sur le budget, je déclarai que d'après le projet de réciprocité le droit de douane sur les faucheuses avait été réduit de 2½ p. 100 et celui sur les autres machines aratoires de 5 p. 100. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics m'interrompit en disant que j'étais dans l'erreur, qu'aucune réduction n'avait été faite sur les batteuses. Que mon honorable ami veuille bien se reporter au hansard de 1910-1911, vol. II, page 2603, il verra ce qui suit: Batteuses mécaniques, tarif général, 20 p. 100; taux projeté pour les Etats-Unis et le Canada, 15 p. 100; réduction par le Canada, 5 p. 100; ameulonneuses à vent, empocheuse, peseuse et alimentateurs automatiques pour ces batteuses, et les parties complétées de ces articles pour réparations". Ainsi, il y avait bien une réduction de 5 p. 100 sur les batteuses.

M. WARNOCK: Et sur les machines à vapeur?

M. TURRIFF: Il s'agit des batteuses, sur lesquelles mon honorable ami le ministre des Travaux publics prétendait qu'il n'y avait point de réduction. Mon honorable ami croyait probablement qu'aucun changement n'avait été proposé sur les machines à vapeur employées dans les exploitations agricoles.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. White l'invitant à se former en comité des voies et moyens.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud): Monsieur le président, je regrette que l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), qui termina la discussion avant les vacances de Pâques, ne soit pas ici aujourd'hui. De ce côté de la Chambre (la gauche) nous aimons toujours à entendre l'honorable député de Brantford, surtout lorsqu'il s'agit du tarif. Nous croyons qu'on ne lui a peut-être pas laissé toute la latitude possible au cours de cette session, attendu qu'il n'a point pris la parole lorsque la Chambre a étudié la question d'admettre en franchise les machines aratoires. Nous croyons aussi que, lorsqu'il parle sur les questions de tarif et de douane, les cultivateurs dressent l'oreille et écoutent et,

après cela, un grand nombre d'entre eux, dans toute l'étendue de ce pays, joignent les rangs du parti libéral.

Selon son habitude, l'honorable député de Brantford commença son discours par une attaque sur l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), et le termina par une petite flatterie au drapeau impérial. Entre l'introduction et la péroraison, il intercala de ferventes prières pour la protection du ministre des Finances (M. White), qui n'avait pas jugé bon d'abaisser le tarif douanier sur les charrues Cockshutt, ou de l'élever sur les charrues importées. On a dit que personne n'avait jamais vu sourire l'honorable député. Je nie formellement qu'il en soit ainsi. Lorsque le ministre des Finances eut fini son exposé concernant la réduction sur les machines et instruments aratoires, l'honorable député de Brantford se leva de son siège, poussa un soupir de soulagement qui fut entendu de toute la Chambre, et sourit réellement. Mais, il est vrai de dire que ce sourire lui coûta un tel effort qu'il ne dura guère.

Au cours de son discours, l'honorable député de Brantford fit une déclaration stupéfiante, selon moi. Il prétendit que, sous le régime Laurier, la moralité en matière politique et commerciale est tombée au degré le plus bas que l'on ait constaté en ce pays depuis la Confédération. Il ne nous a donné aucune preuve de la véracité de sa déclaration. Il nous a bien parlé en passant de la croisière du "Neptune", et je suppose que c'est là le seul fait qu'il puisse citer à l'appui de son assertion. Je croyais que cette question était enterrée depuis la campagne électorale de 1908. Mais l'honorable député l'a ressuscitée. Qu'il me permette de lui dire que, pendant cette campagne, dans toutes les assemblées électorales, la croisière du "Neptune" fut jetée à la face des libéraux comme un affreux scandale; et, qu'après avoir soigneusement pesé et examiné la question, le peuple canadien affirma sa confiance dans le chef actuel de l'opposition, en lui donnant une splendide majorité. Ainsi, il est évident que l'on n'a point cru au bien fondé de cette accusation répétée dans toute l'étendue du pays au sujet de cette croisière du "Neptune"; et je ne pense pas que l'honorable député gagne quelque avantage pour lui-même ou pour son parti en cherchant à ressusciter ce vieux scandale.

Que l'honorable député sache bien que, lorsque les générations futures chanteront les louanges de l'honorable chef de l'opposition, le proclamant un homme d'Etat éminent, un grand Canadien, et quand la colline du Parlement sera couronnée de monuments élevés à la mémoire révérée de ce très honorable monsieur, monuments qui seront un témoignage silencieux mais éclatant que, dans l'opinion de ses concitoyens, il a été le plus grand Canadien de son temps, et qu'il a plus fait que qui que ce soit, avant ou après lui, pour faire naître l'amitié et la confiance entre toutes les classes et les croyances en ce pays, l'honorable député de Brantford, lui-même, reposera dans un tombeau solitaire, dans un cimetière isolé dans la ville de Brantford, le peuple canadien aura entièrement oublié qu'il ait jamais existé et il n'y aura pas même un soc de charrue pour indiquer la place de son dernier repos.

L'honorable député a parlé de moralité politique et de scandale politique. Ce n'est peut-être point le temps d'engager une discussion à ce sujet. Mais que l'honorable député me permette de lui rappeler que l'histoire de son parti abonde en scandales. L'honorable député a-t-il oublié tout ce qui a transpiré antérieurement à 1896. Se rappelle-t-il le scandale du pont Curran. Se rappelle-t-il, tant soit peu, le scandale McGreevy? Se souvient-il des scandales au sujet des édifices publics à Ottawa et des centaines d'autres scandales qui ternissent la mémoire de certains hommes publics de cette époque, et le passé du parti conservateur? Et, pour ce qui est de la moralité politique, se rappelle-t-il le nid de traîtres qui exista sur la colline du Parlement de 1893 à 1896. Il y a là, pour lui, matière à réflexion; et s'il veut ouvrir dans cette Chambre une discussion sur les scandales, qu'il sache bien que le parti libéral saura, chaque fois, lui rendre coup sur coup.

Il s'est aussi étendu assez au long sur certains legs que le précédent ministère aurait laissés au Gouvernement actuel. Eh bien! monsieur le président, oui, le Gouvernement actuel a reçu certains legs de son prédécesseur. Il en a reçu un trésor bien rempli. Il en a reçu une situation commerciale florissante et toujours progressante. Il en a reçu un peuple canadien heureux et content. Il a trouvé la population ouvrière occupée et prospère. Ce n'est point-là ce qu'avait reçu de son prédécesseur le Gouvernement qui prenait les rênes en 1896; et, si le Gouvernement actuel continue d'agir comme il l'a fait au cours des deux ans et demi de son existence, ce n'est point là ce qu'il léguera à son successeur. Car, ce pays n'a jamais vu reproduire à son désavantage, en un si court espace de temps, un changement comme celui qui s'est

accompli au cours des deux ans et demi pendant lesquels le Gouvernement actuel a présidé à nos destinés. J'aurais peut-être occasion de revenir sur ce point un peu plus tard.

L'honorable député a quelque peu parlé des temps prospères, et il a demandé à la Chambre ce qu'il fallait entendre par "temps prospères". Je suppose que si l'honorable député eut répondu lui-même à cette question, ce qu'il n'a point fait, il eût dit que par temps prospères il faut entendre un tarif très élevé contre l'importation des charrues et un ample profit sur les charrues Cockshutt. Ce serait là des temps prospères pour l'honorable député, et je ne doute point qu'il ne considérât cet état de choses comme constituant des temps prospères pour tout le reste du Canada. Mais je suis vraiment surpris que l'honorable député choisisse le moment actuel pour discuter la question des temps prospères; car, s'il y a jamais eu dans l'histoire du Canada une époque où les temps n'ont point été prospères, c'est bien l'année dernière, et tout spécialement au cours des huit derniers mois. Depuis deux ans, les temps durs et la pauvreté ont plané sur ce pays; depuis deux ans, la rareté de l'argent se fait sentir à toute la classe commerciale.

L'honorable député, comme je l'ai déjà dit, a terminé son discours par une petite flatterie à l'adresse du drapeau impérial et en blâmant le Gouvernement actuel de n'avoir pas inscrit au budget un crédit de $35,000,000—ou, comme il le dit, $15,000,000 pour l'année—pour venir en aide à la marine impériale. Il nous a dit aussi que c'est là le désir du peuple canadien qui saura bien le signifier lorsque l'occasion lui en sera offerte.

Le parti libéral a, dans cette Chambre, l'année dernière, demandé une élection sur la question navale, et je crois que le parti libéral la demande toujours, mais je crains que son désir ne s'accomplira que lorsque le Gouvernement y sera forcé par l'expiration de cette législature. La question d'une flotte construite en Canada par opposition à une contribution directe à la mère patrie a été tellement discutée dans cette enceinte qu'il reste aujourd'hui peu de chose à dire. Mais si nous regardons ce qui se passe en Australie, nous voyons que les hommes d'Etat de ce pays que l'on a cités très souvent l'année dernière comme favorisant une contribution y sont maintenant très opposés. Le sénateur Miller, ministre de la défense en Australie, a déclaré dernièrement que la politique du gouvernement exigeait la construction d'une flotte australienne, et que son pays voulait avoir ses propres vaisseaux. Il a dit aussi que M. Churchill proposait de revenir à la politique de contribution aujourd'hui abandonnée. Ici au Canada nous avons dans nos statuts une loi qui s'appelle la loi navale, adoptée sous l'ancien Gouvernement, et qui constitue la politique navale de notre pays, et le Gouvernement actuel n'ose pas la rapporter. Il est opposé à une marine canadienne, mais il laisse subsister la loi qui a donné l'existence à cette marine; il maintient le Collège naval à Halifax, et il dépensera, cette année encore, des milliers de dollars pour l'entretien des deux navires-écoles qui sont dans nos eaux.

On n'utilise pas ces navires comme tels mais on les garde dans les ports d'Halifax et d'Esquimalt. Il est évident que le Gouvernement n'a pas de politique arrêtée sur la question de la défense navale ou d'une aide à l'empire; il semble craindre d'énoncer une politique dans le moment. Mais lorsqu'il s'y décidera, je puis dire à l'honorable député de Brantford qu'il trouvera le parti libéral tel qu'il a toujours été, favorable à venir en aide à la mère patrie, mais cependant fidèle au peuple canadien et aux intérêts du pays.

L'honorable député nous a répété si souvent ce même discours qu'il l'a presque usé. Cela me rappelle une histoire que j'ai entendu raconter au sujet d'un professeur et d'un élève. Dans une leçon sur les fractions il demanda à l'élève: si je divise un morceau de viande en quatre parties, comment appelez-vous l'une de ces parties? Un quart, répondit l'élève. Le professeur continua ses divisions jusqu'à ce qu'il fût rendu à avoir soixante et quatre parts, et l'élève répondit que cela s'appelait une soixante-quatrième. Maintenant dit le professeur, si je divise encore ce chiffre, qu'obtiendrez-vous? Rien, répondit l'élève, et avant que le professeur eut eu le temps de l'interrompre et de le reprendre, l'élève continua: Si vous continuez à diviser il ne vous restera plus rien. Et c'est ce qui est arrivé au discours de l'honorable député de Brantford; il nous l'a si souvent répété dans cette Chambre qu'il l'a presque tout usé.

Le ministre des Finances nous a assuré que le pis de la crise financière au Canada était passé. Ces paroles nous sont devenues familières; je crois que le ministre des Finances les a prononcées, il y a trois mois environ, à Montréal où à Québec. Cepen-

dant les nuages continuent à s'amonceler et l'avenir n'est pas très brillant. Bien que nous désirions tous, de ce côté de la Chambre (la gauche), que les prédictions de l'honorable ministre des Finances se réalisent, je crois moi-même que mon honorable ami a encore beaucoup de chemin à parcourir avant de devenir un très grand prophète, parce que si ses prédictions d'il y a cinq ou six mois avaient été vraies, la crise serait finie aujourd'hui.

Au sujet de l'immigration, l'honorable ministre des Finances nous a dit que bien que le nombre d'immigrants n'augmente pas, il est consolant de savoir qu'il y a une amélioration marquée dans la qualité de l'immigration. Les chiffres mêmes que nous a donnés l'honorable ministre, loin de prouver cette assertion, la contredisent absolument. Je suppose que si je demandais à mon honorable ami quel est, à son avis, la meilleure classe d'immigrants, il nous dirait que ce sont ceux qui nous viennent des Iles-Britanniques et des Etats-Unis, et je crois qu'il ne se tromperait pas. Mais voyons les chiffres qu'il nous a donnés. Il est entré au Canada, pendant l'exercice 1913-1914, 150,542 immigrants venant des Iles-Britanniques, 139,009 venant des Etats-Unis, et 112,881 venant d'autres pays. S'il est vrai qu'il y a amélioration dans la qualité des immigrants, on devrait naturellement s'attendre à ce que le nombre venant des Iles-Britanniques et des Etats-Unis soit plus grand pendant l'exercice suivant. Mais quels sont les faits. Durant les onze mois de l'exercice 1913-1914, il nous est venu des Iles-Britanniques 136,699 immigrants, soit une diminution de 12,000. Des autres pays il nous en est venu 128,933, soit une augmentation de 16,000 pendant onze mois. Pendant cette même période il nous est venu des Etats-Unis 97,406 immigrants, contre 139,000, l'année précédente. Ces chiffres ne montrent pas que la qualité de l'immigration s'améliore; en fait, le nombre d'immigrants venant des Iles-Britanniques n'a augmenté que de 9 p. 100 de 1911 à 1912, tandis que celui des immigrants venant de l'Europe continentale a augmenté de 100 p. 100, et celui des immigrants américains a diminué de 20,000, environ. Mais le chiffre des concessions de terre est des plus inquiétants; il diminue graduellement. En 1911, il était pour les trois provinces des prairies, de 38,585, en 1912 de 35,226, et en 1913 de 29,640. Le nombre des préemptions en 1911 était de 10,583, en 1912 de 8,947, et en 1913, de 6,483 seulement. Ces chiffres montrent qu'au lieu d'encourager les immigrants à s'établir sur des terres, ce qui serait plus avantageux pour eux-mêmes et pour le pays, le Gouvernement actuel les pousse plutôt vers les grands centres de commerce.

Je suis heureux d'apprendre qu'il ne nous viendra pas, cette année, un aussi grand nombre d'ouvriers d'Angleterre que l'année dernière. C'est ce que nous dit le surintendant de l'immigration, et il en donne une bien curieuse raison: il dit que le travail est si abondant en Angleterre—la libre-échangiste Angleterre—que les artisans et les ouvriers n'émigrent pas et par conséquent que nous ne devons pas craindre de voir encombrer nos métiers cette année. Je crains que le Gouvernement actuel, et peut-être aussi les Gouvernements précédents, n'aient pas su comment traiter la question de l'immigration. Ils ont encouragé les émigrants à venir dans notre pays sans leur faire connaître exactement la situation. Quel est celui d'entre nous qui osera prétendre que nous avons besoin présentement d'ouvriers et d'artisans? N'a-t-on pas vu, l'année dernière, des milliers et des milliers d'ouvriers en quête d'ouvrage? Le conseil des arts et métiers de Vancouver a eu une excellente idée d'adopter et de faire parvenir aux membres de la Chambre des communes une résolution au sujet de l'immigration. Cette résolution se lit comme suit:

Considérant que les compagnies de transports, les agences d'immigrations et autres sociétés font des efforts continuels pour engager les patrons canadiens à faire venir au pays des ouvriers de l'étranger;

Considérant que ces compagnies et ces sociétés ont reçu et reçoivent encore du Gouvernement des garanties et des subventions publiques;

Considérant que l'arrivée sur nos rives pendant ces temps de crise sérieuse non seulement aggrave la situation des sans-emploi, mais tend à diminuer les moyens d'existence déjà trop bas des ouvriers, ce qui retarde conséquemment le progrès industriel et national,

Les autorités fédérales et provinciales sont invitées à cesser d'assister financièrement ou autrement ces corporations et sociétés, et à prendre de nouvelles mesures pour donner aux immigrants chez eux des renseignements exacts;

Décide que copie de cette résolution soit envoyée au premier ministre Borden, aux membres de la Chambre des communes et aux journaux.

J'espère que le Gouvernement n'encouragera que l'immigration des pays suivants: l'Angleterre, les Etats-Unis et la France, et arrêtera pour le moment celle de l'Europe continentale.

M. BURNHAM: S'il y a déjà des milliers d'ouvriers en quête d'emploi au Canada,

pourquoi l'honorable député demande-t-il plus d'immigrants?

M. CARROLL: Pour aller s'établir sur les terres. Je croyais m'être bien expliqué sur ce point, lorsque j'ai montré que les concessions de homesteads avaient diminué pendant les derniers trente mois. Ce n'est pas moi qui le dit, mais les chiffres officiels.

Je ne prétends pas très bien connaître la question de protection, mais après l'avoir étudiée quelque peu sans parti pris, je crois que nos industries naissantes, qui ne sont pas en état de s'emparer du marché canadien, devraient être raisonnablement protégées par le Gouvernement, quelque parti qui soit au pouvoir.

Quelques VOIX: Très bien, très bien.

M. CARROLL: Puis, lorsqu'une industrie a pu, non seulement s'emparer du marché canadien mais a réussi à faire concurrence sur les marchés étrangers, alors elle ne devrait plus recevoir de protection du Gouvernement.

M. LALOR: L'observation de l'honorable député s'applique-t-elle à une compagnie comme la Dominion Steel Company?

M. CARROLL: Que l'honorable député soit tranquille, je vais traiter ce point. Jamais je ne cherche à fuir la discussion d'une question sous aucun de ses aspects. Je soutiens, en outre, que si nos fabricants se sentent capables non seulement d'accaparer notre marché mais de faire partout à l'étranger une concurrence avantageuse, il faut les laisser penser à leur guise et inscrire leurs produits sur la liste des produits admis en franchise. Ils sont les meilleurs juges de la situation. Je fais ces remarques générales pour bien faire comprendre quelle est mon opinion sur cette question. Le ministre des Finances nous dit que le Gouvernement tient à un régime de protection convenable. Voilà deux mots des plus vagues. Veut-il dire que c'est faire régner une protection convenable que d'imposer un droit de 12 à 15 p. 100 sur les machines agricoles de provenance canadienne dont les fabricants peuvent faire une concurrence avantageuse dans n'importe quel pays du monde, et d'accorder seulement la même mesure de protection à une industrie toute aussi importante, sinon plus, et qui ne saurait résister à la concurrence même en Canada? Protection convenable! Ces deux mots au sens indéfini me rappellent certaine page d'Antoine et Cléopâtre, qu'il m'est arrivé de lire quand j'étais enfant. Septime y demande à son ami Antoine, qui revient d'Afrique:

> Septime: Quelle espèce de chose est votre crocodile?
>
> Antoine: Monsieur, il a la forme qu'il a. Il est large comme il l'est, haut comme il l'est, et il se meut par ses propres organes. Il vit de ce qui le nourrit, et ses éléments constitutifs disparus, il transmigre.

Si vague que puisse être cette réponse, elle ne l'est pas moins que les mots "protection convenable".

Pour ce qui est des modifications signalées dans l'exposé budgétaire de cette année, je dirai que tout ce que le Gouvernement actuel ou tout autre après lui aura fait pour favoriser l'industrie de l'acier au Canada sera l'objet de ma plus cordiale et de ma plus entière approbation. La déclaration comportant que le Gouvernement actuel favorise cette industrie a bien belle apparence, mais elle est inexacte et je vais le prouver. Le Gouvernement qui régnait avant 1896 avait accordé une prime à la fabrication du fer en gueuse fait avec du minerai de provenance canadienne. En 1897, M. Fielding appliqua cette prime au fer en gueuse fabriqué avec du minerai de provenance étrangère, probablement pour favoriser la Dominion Steel Company de Sydney, qui ne faisait pas entrer d'autre minerai que celui-là dans la fabrication du fer en gueuse. Il déclara, toutefois, que dans ce dernier cas la prime serait de $2 par tonne, tandis que dans l'autre elle serait de $3, soit une différence de $1 en faveur du minerai canadien. C'était fort bien. Il réduisit en même temps les droits, sous prétexte qu'on employait trop de fer, au Canada, pour qu'il ne fût pas à propos d'en abaisser le prix jusqu'à un certain point, dans l'intérêt général. Réduire les droits et accorder une prime, c'était disait-il, protéger à la fois le consommateur et le fabricant. Il avait raison. Ces modifications étant faites d'après échelle mobile, en 1907 la prime tomba à 55 p. 100 de ce qu'elle était tout d'abord et subsista ainsi jusqu'en 1910.

En 1907, M. Fielding accorda une prime de $3 par tonne sur les tiges de fer au lieu d'imposer un droit protecteur, sous prétexte que l'imposition d'un droit protecteur eût nécessité la modification de toute la base du tarif concernant les articles fabriqués avec ce fer. Cette raison était irréfutable et la prime de $3 par tonne allait protéger l'industrie du fer au Canada. En effet, la Dominion Steel Company construisit à Sydney un laminoir de $1,000,000, et la Do-

minion Steel Corporation—c'est ainsi qu'on l'appelle, je crois—en construisit un autre de $800,000 dans le voisinage d'Hamilton. Le Canada a versé beaucoup d'argent à ces deux compagnies, sous forme de primes et d'octrois, mais il n'y a absolument rien perdu, et voici comment. En 1897, l'industrie de l'acier à Sydney était encore dans son enfance et cette ville ne comptait que 3,000 ou 4,000 âmes, tandis qu'en 1911 cette industrie, favorisée par M. Fielding et l'ancien Gouvernement, avait fait des progrès, et Sydney était devenue une magnifique ville de 20,000 âmes. Les droits de douane imposés sur les articles importés à Sydney ou dans toute autre ville dotée de l'industrie de l'acier ont représenté plus que nous n'avions payé sous forme de primes pour encourager la production du fer et de l'acier.

Il y avait alors sur les coins et les plaques une prime de $3 par tonne et un droit de 10 p. 100. On les a abolis sous prétexte que ces articles étaient tout manufacturés, et l'on a frappé ces mêmes articles d'un droit de $7 par tonne. Je le répète, un droit de $3.50 par tonne sur les tiges ou barres de fer représente évidemment un avantage pour les manufactures qui en produisent. Le tarif actuel ne comporte pas cet avantage, et je vais le démontrer, non cependant sans vous avoir rappelé qu'en 1903, à l'époque où l'industrie du fer et de l'acier était gratifiée de primes considérables, le premier ministre actuel blâmait, ici même, le Gouvernement de ce temps-là de n'en avoir pas assez fait. Il fallait élever le droit, disait-il, afin de permettre à nos fabricants de dominer notre marché. Or, l'industrie de l'acier souffre d'une crise qui dure depuis trois ans, et le Gouvernement actuel n'a encore rien dit ni rien fait pour lui venir en aide au moyen de droits ou de primes. Que signifie ce droit de $3.50 dont sont frappées les barres d'acier? L'industrie de l'acier en bénéficie, je l'avoue, mais voyons ce qui en est réellement. En 1913 on a eu besoin de 175,000 tonnes d'acier en barres et on en a importé dans le pays 92,000 tonnes. Je ne crois pas me tromper en disant que ce qu'on a fabriqué au lieu de l'importer, les aciéries de Sydney et d'Hamilton l'ont surtout employé à faire des clous et que les 92,000 tonnes importées, nos aciéries de moindre importance l'ont consacré à la fabrication de clous et de clôture de fil de fer. La Dominion Steel Company et la Hamilton Company n'ont pas besoin qu'on les aide en ce qui concerne les tiges de fil de fer dont elles se servent pour faire des clous, car elles obtiennent de la protection par rapport aux clous qu'elles fabriquent. Je pensais qu'elles auraient plutôt cherché à obtenir de la protection quant aux barres d'acier qu'elles ne fabriquent pas, mais qu'elles seraient en état de fabriquer si elles pouvaient faire une concurrence avantageuse sur notre propre marché. Mais le ministre des Finances dit aux fabricants de clôture qui ont employé la moitié de l'acier en barres importé l'année dernière: Nous allons vous allouer une remise de droits quant aux barres de fer que vous importez et dont vous vous servez pour faire de la clôture. Ces fabricants n'auront donc plus de droit à acquitter par rapport à cet article

Mais que va-t-il advenir des manufactures de moindre importance qui fabriquent des clous? Pour résoudre le problème le ministre des Finances menace la Dominion Steel Company, de Sydney et d'Hamilton, et les autres grandes compagnies de l'Ontario d'abolir le droit et de les écraser, si elles refusent de vendre leurs fer en barres aux petits fabricants à un prix raisonnable ou au prix qu'ils l'ont payé jusqu'à présent.

Des VOIX: Très bien, très bien.

M. CARROLL: Je suis content que ces messieurs applaudissent, ils prouvent par là qu'ils reconnaissent la justesse de mes arguments. La presse conservatrice de l'Est s'est écriée: Vive le ministre des Finances! Il a immensément travaillé au succès de l'industrie de l'acier! Mais par ses applaudissements, la droite démontre ou qu'elle ne croit pas cette presse ou qu'elle ne croit pas le ministre des Finances, comme je vais le faire voir. Le ministre paraît avoir dit: Nous allons réduire le droit. Mais voici ce qu'il a réellement dit: Nous allons enlever le droit si vous ne traitez pas avec bonté les petits fabricants de clous de l'Ontario. Il y a plus—je n'en suis pas aussi sûr que du reste, car sur ce point je ne puis parler que d'après ouï-dire—avant d'obtenir satisfaction ou encouragement de la part du Gouvernement actuel, les fabricants d'acier de ce pays auraient été obligés d'aller, à la demande du ministre des Douanes, rencontrer à Toronto les petits fabricants de clous et leur dire: Ne criez pas trop fort, le ministre des Finances nous menace, nous sommes tenus de vous traiter avec égard, de vous vendre à bon compte les barres de fer qu'il vous faut pour fabriquer vos clous. Ainsi, bien que ce droit de $3.50 par tonne sur l'acier en barres que produisent nos fabri-

cants paraisse, de prime abord, très plausible, il n'en est pas moins vrai qu'il ne signifie pas, pour eux, $3.50.

M. W. CHISHOLM: Il transmigre.

M. CARROLL: En effet. Que la Chambre me permette de signaler à son attention un autre point assez étrange qui se rattache à cette mesure législative, en ce qui regarde la taxe sur les fils métalliques. Dans les Procès-Verbaux du lundi 6 avril 1914, je vois, sous le numéro 56, le projet de résolution qui suit à propos de ce changement:

Décide que les dispositions précédentes seront considérées comme ayant produit effet le 7ème jour d'avril 1914 et comme s'étant appliquées à toutes les marchandises importées ou sorties de l'entrepôt ce ou après ce jour-là pour la consommation, et comme s'étant aussi appliquées aux marchandises auparavant importées pour lesquelles il n'a été fait avant ce jour-là une déclaration pour la consommation, sauf en tant qu'il est autrement prévu dans la résolution qui précède.

Ceci est la résolution accoutumée; mais il y a une condition. Je ne suis pas en mesure de dire si cette condition apparaît après ou avant la déclaration du ministre des Finances; mais, par la date qu'elle porte, il semble que ce soit avant la déclaration qu'il a faite au sujet du fer et de l'acier. Voici cette condition dont je parle:

A condition, toutefois, que, malgré une augmentation du droit en vertu desdites résolutions, toute marchandise achetée le ou avant le sixième jour d'avril 1914 pour importation au Canada pourra, sur preuve fournie à la satisfaction du ministre des Douanes de l'achat ainsi fait, et toute marchandise se trouvant à l'entrepôt ce jour-là au Canada à la suite d'une déclaration en douane pour le paiement des droits après importation antérieure au 1er juillet 1914, être déclarée comme étant assujétie à la taxe applicable le 6 avril 1914.

C'est-à-dire que l'on a prévenu les aciéries américaines d'exécuter en hâte leurs commandes de fils métalliques pour le Canada, moyennant quoi la marchandise entrerait au Canada sans avoir de droits à acquitter. Je tiens de bonne source qu'il a été vendu au Canada, par marchés faits du 6 au 7 avril 1914, des milliers et des milliers de tonnes de fils métalliques. Cette clause a été mise là dans le dessein, très louable sans doute, de donner aux petits fabricants de clous de ce pays-ci une occasion, qu'ils auraient à prendre par les cheveux, d'importer sans droit leurs approvisionnements de fils métalliques.

Il y a, à cette question du fer et de l'acier, d'autres aspects qui méritent d'être commentés.

M. WHITE: Est-ce que mon honorable ami voudrait, par hasard, faire entendre qu'il a été donné de cette résolution une connaissance autre que celle qui découle de l'avis ordinaire? Prétend-il qu'il y a dans cette condition quelque chose d'exceptionnel?

M. CARROLL: Je le pense. Je ne prétends pas savoir moi-même grand chose de l'affaire, mais on me dit que cette condition en matière de tarif sort de l'ordinaire. Je vois aussi dans les Procès-Verbaux un avis de cette résolution relative à l'industrie du fer et de l'acier dans ce pays:

Décide qu'il y a lieu de décréter que le Gouverneur en conseil peut, en vertu de règlements à cette fin, accorder à la sortie d'articles manufacturés au Canada et dans la fabrication desquels il est entré un mélange de fontes étrangères et domestiques, une remise égale à la taxe acquittée (déduction faite de ce que ces règlements auront prévu) sur les fontes importées, et que le manufacturier de ces articles aura fait servir à la fabrication des objets exportés ou autres; et la remise peut être calculée par rapport à l'entière quantité de fonte qui entre dans ces articles d'exportation, y compris la fonte fabriquée comme il est dit ci-dessus.

C'est-à-dire que, à ce que je comprends, si le manufacturier canadien de quelque article importe du fer en gueuse qui entre dans la fabrication de cet article subséquemment exporté, une remise lui est faite sur les droits, et les fontes étrangères qu'il a employées se trouvent par suite à peu près exemptes de toute taxe. Ceci n'est pas un tort fait à la seule industrie du fer et de l'acier, mais c'est aussi un tort fait au consommateur canadien qui achète ces articles, puisque l'on y donne un avantage au cultivateur américain sur le cultivateur canadien, par le fait de cette remise accordée au fabricant sur les fontes étrangères qui entrent dans la fabrication de l'objet qu'il exporte ensuite aux Etats-Unis.

La fabrication des fers et des aciers devant servir dans la construction n'est pas même dans son enfance au Canada, et il y a une chance d'en faire dans ce pays une industrie fort considérable. Si donc le ministre des Finances avait, au moyen de primes, encouragé la fabrication des ces aciers, il la verrait se développer très rapidement, ce que l'on ne saurait attendre d'un tarif de protection comme le sien. Mais c'est là une simple conjecture, et je la donne pour ce qu'elle vaut. Je signale ce point au ministre, parce qu'il a dit que les primes étaient utiles pour encourager une industrie, mais que, du moment qu'elle est sur pied, il faut la protéger d'une autre manière. Pour moi, je dis que, dans le cas d'industries maîtresses du marché national et susceptibles de faire dans le monde la

concurrence aux établissements similaires, elles n'ont besoin ni de primes ni de droits protecteurs.

Je crois avoir démontré que le ministre des Finances détruit l'effet de la protection qu'il donne aux aciéries canadiennes à l'aide de ce droit de $3.50 par tonne sur les fils métalliques par la remise que, d'autre part, il accorde aux fabricants de fils à clôture et par l'obligation où il met les aciéries de se montrer raisonnables à l'égard de ses amis les manufacturiers de clous de la province d'Ontario.

J'arrive maintenant à la question des houilles Des protectionnistes conservateurs ont dit, je crois, qu'une diminution de l'impôt sur les houilles ou sur tout autre article de commerce aurait pour conséquence probable la ruine de tout l'édifice de la protection. Le ministre des Finances n'est pas apparemment un protectionniste aussi fervent que quelques-uns de ceux qui siègent autour de lui, puisqu'il a commencé à porter atteinte à la situation priviligiée des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse, car dans cette partie du pays nous ne produisons que la houille bitumineuse. Dans les harangues qu'il débitait jadis à l'occasion des exposés budgétaires, mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie reprochait à M. Fielding, alors ministre des Finances, de favoriser outre mesure l'industrie charbonnière. Cette industrie a pu se développer en effet dans la Nouvelle-Ecosse grâce à la protection que M. Fielding lui a accordée. Une exploitation qui, en 1896, donnait un million de tonnes a pu, en 1911, en donner près de 5 millions. La Nouvelle-Ecosse est reconnaissante à M. Fielding de ce qu'il a fait pour elle, mais elle est peu satisfaite du présent ministre des Finances, qui l'abandonne pour ne plus penser qu'à ses amis de la province d'Ontario, en faveur desquels il supprime les droits sur le coke. Jusqu'ici la houille bitumineuse était admise en franchise quand elle entrait dans la fabrication du coke et qu'elle était employée dans les hauts fourneaux. Je crois que ce que je dis là est juste. Le ministre des Finances met la confusion dans les charbonnages de ce pays en ôtant le droit sur toute houille bitumineuse employée à la fabrication du coke, et il n'est plus question de savoir si oui ou non la houille est convertie en coke par les exploitants de hauts fourneaux. Si, par exemple, je veux exploiter à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick ou dans toute autre province, un four à coke et que j'en vende les produits aux fabricants d'acier de la province d'Ontario, j'obtiens ma houille bitumineuse en franchise. C'est chose sérieuse de la part du ministre des Finances que de remanier les droits sur les houilles dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Comme preuve de ceci, je dirai que, presqu'à la veille de l'annonce faite par le ministre, un cri s'est élevé d'un bout à l'autre du pays en faveur de l'admission en franchise de la houille bitumineuse. M. Rowley, qui, je crois, a été un temps le président de l'association des manufacturiers canadiens dit qu'à son sentiment c'est là un point délicat. Et pourquoi?

Parce que si, l'année prochaine, une délégation conduite par lui-même venait dire au ministre des Finances que l'on se sert de houille bitumineuse dans la fabrication des allumettes à Hull, et que l'on y a autant que les fabricants de coke droit à une exemption de la taxe, m'est avis qu'il a raison de la prétendre. Le ministre des Finances a donc, peut-être sans le vouloir, porté un coup sérieux à l'exploitation de la houille bitumineuse dans ce pays. On me dira sans doute que, pendant les élections de 1911, où je me suis porté candidat au nom du parti libéral dans la province de la Nouvelle-Ecosse, je me suis prononcé en faveur d'une réduction de 7 cents la tonne sur les houilles. Cela est vrai, mais la convention douanière devait en retour livrer le marché américain à notre houille menue, laquelle entre pour une proportion de 30 à 35 p. 100 dans la production totale de la Dominion Coal Company, comme aussi, je le pense bien, dans celle de toutes les autres sociétés houillères de la Nouvelle-Ecosse, et ceci devait dédommager amplement cette province du tort causé par la diminution de 7 cents la tonne. Le peuple apparemment en a jugé ainsi, puisque, dans cette province, il n'y a pas une région houillère qui, à l'exception du comté de Cumberland, n'ait élu un libéral pour cette Chambre. Ça été un signe que l'on était satisfait de notre politique relativement aux houilles.

Il y a une question à laquelle le ministre des Finances n'a fait que toucher, quoiqu'elle intéresse hautement nos populations: celle de la cherté de la vie. Si nous devons en croire le ministre du Travail, qui dit qu'avant une baisse du prix de denrées alimentaires, il faut que nous ayons eu des temps durs, ces denrées devraient, à l'heure qu'il est, se vendre à bien bas prix, puisque, depuis près d'un an, les temps ont été très durs sous le rapport des

finances. Diverses causes ont été attribuées à cette cherté de la vie. Dans un discours qu'a fait mon honorable ami le ministre des Finances à l'occasion de l'adresse, il a dit qu'elle était souvent la conséquence d'un épuisement des ressources naturelles. Personne, assurément, ne dira que cette explication vaut pour le Canada. Au lieu d'être épuisées, nos ressources naturelles ont à peine jusqu'ici été touchées. Nos adversaires nous ont répondu que cette cherté de la vie résulte d'une tendance universelle, et qu'on ne saurait légiférer à l'encontre d'une tendance.

C'est peut-être là de la saine économie politique; mais, s'il est inutile de légiférer à l'encontre d'une tendance universelle, du moins est-on à même de modifier le cours d'une tendance de diverses manières dans la sphère de son autorité. Sans doute la cherté de la vie est le résultat d'une tendance universelle, dans une certaine mesure; mais permettez-moi de vous soumettre quelques chiffres pour les douze dernières années, et aussi quelques chiffres pour les cinq années dernières. Le relèvement des prix depuis douze ans, dans les divers pays indiqués, a été comme il suit. Belgique, 32 p. 100; Allemagne, 28 p. 100; Japon, 28 p. 100; Etats-Unis, 43 p. 100; Canada, 51 p. 100; Grande-Bretagne, 15 p. 100. Puis, d'après les chiffres empruntés à un article du professeur Stephen Leacock, que je considère être une autorité sur cette question, il paraîtrait que depuis cinq ans que le prix de l'existence dans le monde entier a subi une augmentation de 10 à 12 p. 100, tandis que, au Canada, cette augmentation s'exprime par 35 p. 100. Pourquoi en est-il ainsi? Comment se fait-il que dans un jeune pays, dont les ressources naturelles sont encore à peu près inexploitées, le prix de l'existence augmente au taux de 35 p. 100, tandis que dans le reste du monde il n'augmente qu'au taux de 10 p. 100? "On ne saurait légiférer à l'encontre d'une tendance", dites-vous? Mais je prétends que notre Parlement est en mesure de voter des lois qui réduiront les frais de l'existence. Et je vais vous indiquer par quel moyen.

Au cours de l'année civile 1913, nous avons payé 7 millions de taxes sur les denrées alimentaires importées au Canada. C'est à peu près un dollar pour tout homme, femme ou enfant établi sur un point quelconque du Canada, soit peut-être $20 ou $25 par chef de famille canadien. Au surplus, je suis d'avis que le pauvre homme paie plus proportionnellement que son riche voisin. A l'époque des moissons, celui qui a de l'argent de côté peut s'adresser au marchand de gros et se constituer une réserve qui lui durera jusqu'à l'automne suivant. Mais le gagne-petit qui vit au jour le jour, n'ayant pas d'argent disponible, est tenu de payer les prix élevés qu'on exige aux époques de rareté. C'est le gagne-petit qui solde la plus grande partie de cet impôt de 7 millions sur les denrées alimentaires. Nous avons importé des denrées alimentaires de cinquante pays, notre principal fournisseur étant les Etats-Unis. De ce pays, l'année dernière, nous avons importé des denrées alimentaires pour une valeur de $23,072,160 et payé des droits sur cette importation de $4,860,782.82, somme qui avec le montant des droits perçus sur les marchandises importées d'autres pays forme un total de plus de 7 millions. Mais, déclarent nos adversaires, ce n'est pas le consommateur qui paie cette somme. Alors me permettra-t-on de demander qui est-ce qui la paie. Est-ce le ministre des Finances qui jette cette somme de 7 millions dans le Trésor et déclare: Voilà pour représenter le montant des taxes de l'année sur les denrées alimentaires?

Est-ce le marchand de gros qui paie cet impôt? C'est un homme généreux, je n'en doute pas, mais qui ne l'est pas encore assez pour tirer ces sept millions de son coffre-fort et les verser au Trésor. Bien entendu, il passe ces sept millions au détaillant, grossis de bénéfices auxquels il a droit. Et les détaillants de denrées alimentaires sont-ils généreux au point de verser ces sept millions au fisc? Je ne le pense pas. Au contraire, ils ont droit à un bénéfice sur le prix de ces marchandises grossi du montant du droit et du bénéfice réalisé par le marchand de gros sur ce droit, et ils ne manquent pas de l'exiger. Qui donc solde ce droit? Celui qui achète du détaillant en dernière analyse solde ce droit; c'est sur le gagne-petit que le fardeau retombe.

Mais certains de nos adversaires objecteront peut-être: Même si vous réduisez le tarif, vous ne ferez pas tomber le prix des denrées alimentaires chez nous. Or, permettez-moi de vous signaler un état de choses très singulier qui se produit en ce qui regarde la farine, denrée alimentaire de l'usage le plus général et produit sur une grande échelle au Canada. Je ne pense pas exagérer en affirmant que les producteurs de farine de notre pays sont absolument maîtres du marché domestique à

l'heure actuelle; je dirai même davantage, ils soutiennent victorieusement la concurrence sur les marchés de la Grande-Bretagne. La Grande-Bretagne n'est pas un pays producteur de farine, et on s'attendrait naturellement à ce que cette denrée y fût d'un prix plus élevé qu'au Canada. Mais on constate, par exemple, que la qualité de farine qui coûte $5 le baril à Winnipeg, $5.10 à Montréal, $6.50 à Halifax, et $5.50 à Saint-Jean (Terre-Neuve), se vend $4.18 sur le marché de Londres. Se trouve-t-il un honorable député du côté ministériel qui soit en mesure d'expliquer ce phénomène? Je vais en donner mon explication, et je ne pense pas qu'on puisse la trouver en défaut. Voici mon explication: les denrées alimentaires de tous pays sont admises en franchise dans la Grande-Bretagne. Dès lors, le marchand de farine canadien y est obligé de tenir compte de la concurrence de tous les pays du monde et faire tomber ses prix au niveau de ceux du marché anglais.

M. LALOR : L'honorable député compare-t-il les prix du détail au Canada avec les prix du gros en Grande-Bretagne?

M. CARROLL : Ce sont les prix du détail, je conjecture.

M. LALOR : Du détail au Canada en regard des prix du gros en Grande-Bretagne?

M. CARROLL : Non, je ne commets pas d'erreur aussi grossière.

M. LALOR : J'ai simplement demandé s'ils étaient de même catégorie dans les deux cas?

M. FOSTER: L'honorable député est bien convaincu, n'est-ce pas, que sa base de calcul est le prix du gros?

M. CARROLL : Je le pense.

M. FOSTER : Cela est très important.

M. CARROLL: Je ne vois pas quelle importance cela peut avoir. S'il vous faut payer $6.50 au détail à Halifax un article que vous êtes à même d'obtenir au détail à Londres au prix de $4.18, quelle différence cela fait-il? Cela fait voir tout simplement que les meuniers de notre pays jouissent d'un monopole ici et que les droits sur la farine devraient être abrogés. Le Gouvernement ne remplit pas son devoir à l'égard du peuple canadien en perpétuant un tel état de choses, grâce au maintien d'un régime douanier qui met le producteur canadien à même de monopoliser le marché domestique et d'obliger le consommateur canadien à payer 25 à 35 p. 100 de plus pour la même marque de farine qu'on n'en exige du consommateur anglais. Pareil état de choses ne saurait se légitimer d'aucune manière; il y a là une question des plus graves que notre Gouvernement devrait sur-le-champ mettre à l'étude, s'il a réellement à cœur l'intérêt de la masse du peuple canadien, ce dont je n'ai aucun doute.

Qu'on me permette d'espérer qu'il n'est pas entiché du régime de la protection à outrance au point de laisser se perpétuer ces abus. Les meuniers auraient, paraît-il, informé le ministre des Finances qu'ils ne réalisent aucun bénéfice sur cette farine. Personnellement, je ne suis pas en mesure de dire quels bénéfices ils en retirent, mais je vais communiquer à la Chambre l'affirmation, fruit, sans doute, de l'ancienne expérience d'un correspondant du "Standard", de Montréal, feuille très véridique, si je ne me trompe. Les Canadiens, dit-il, ne voudraient pas des marques inférieures de farines qui sont expédiées en Angleterre. Cette assertion ne tient pas debout, car toute personne tant soit peu au fait des conditions sait que les meilleurs produits de toute sorte sont destinés à l'exportation, surtout à l'exportation en Angleterre où tous les pays producteurs se font concurrence. Ce correspondant fait observer que les meilleures marques sont expédiées en Grande-Bretagne, et cela ne me surprend nullement. Il fait remarquer que plusieurs des grandes minoteries du Dominion, la maison Ogilvy, la maison Lake of the Woods, la compagnie International Milling, d'après leurs propres états annuels, ont réalisé l'an dernier un bénéfice de 30 à 60 p. 100 sur leurs capitaux. Quel est le chiffre de ces capitaux, nul ne le sait hors ces compagnies elles-mêmes. Leur capital peut être fictif pour moitié, ou les deux tiers. Je n'affirme pas qu'il en est ainsi, mais la chose est possible; dans tous les cas elles réalisent sur leur fonds-capital réel un bénéfice de 30 à 60 p. 100.

M. BURNHAM: Ce n'est pas ce qu'elles ont payé à leurs actionnaires.

M. CARROLL: C'est ce qu'on a publié sur tous les points du pays.

M. BURNHAM: Je sais que tel n'est pas le cas.

M. CARROLL: Sûrement, les administrateurs de ces grandes minoteries n'iraient pas publier par tout le pays des faits qu'ils n'ont aucun intérêt à affirmer, s'ils ne sont véritables. Ce correspondant, au moyen de citations, cherche à établir que la meilleure farine canadienne est exportée en Europe.

Je suis parfaitement sincère dans mon appel au ministre des Finances pour qu'il mette fin à cet état de choses. Est-ce traiter avec justice le consommateur canadien, —et tous nous consommons de la farine,— est-ce traiter avec justice le peuple canadien dans son ensemble que de le contraindre, grâce aux machinations des grandes maisons intéressées, à payer un dollar ou deux de plus par baril de farine qu'on n'en exige des consommateurs européens? C'est là un sujet qui se recommande aux réflexions sérieuses de mon honorable ami le ministre des Finances.

Je pense avoir suffisamment démontré que l'élévation du droit sur la farine importée dans notre pays a l'effet d'en augmenter le prix. Le même raisonnement s'applique à l'article des chaussures et à tout article de vêtement. Nous ne saurions acheter une livre de savon, sans payer une taxe; il en est de même, si nous achetons une paire de chaussures, ou une pièce de vêtement quelconque, chapeau, casquette, faux-col. Mais si nous désirons importer des diamants non montés des Etats-Unis, ou de quelque autre pays, on les laisse entrer en franchise. Est-ce juste cela?

M. BURNHAM: Non.

M. CARROLL: Je suis heureux de voir que l'honorable député de Peterborough-ouest est d'accord avec moi, au moins sur un point. Il n'y a pas de doute que l'on exploite ouvertement le consommateur. Les prix des choses nécessaires à la vie augmentent, mais les salaires sont loin de suivre la même marche ascendante. Il n'y a pas besoin de chercher longtemps la cause de cet état de choses. La rareté de l'argent à l'heure actuelle,—laquelle est due à je ne sais quoi,—empêche d'augmenter les salaires et fait que nombre d'ouvriers sont sans emploi. Dans un journal d'Ottawa, à la date du 29 janvier 1914, je crois que ce jour-là même, le contrôleur McNeil a présenté un rapport recommandant au bureau de contrôle de faire un effort afin de procurer de l'ouvrage aux sans-travail de la capitale fédérale. Il déclara alors que dans le seul quartier Dalhousie, 700 familles,—non pas 700 individus, monsieur l'Orateur, mais 700 familles, —étaient en proie à la misère. Si l'honorable député de Brantford était à son siège, je lui demanderais si c'est là un indice que tout va bien. Pour moi, ce n'en est certainement pas un.

M. WILCOX: Est-ce bien la vérité?

M. CARROLL: Mon honorable ami doute-t-il de l'authenticité de ces faits? J'ai tout lieu de supposer qu'un contrôleur élu par les citoyens d'Ottawa ne prendrait pas sur lui de faire de semblables déclarations dans les journaux, si elles n'étaient pas vraies. L'honorable membre, qui vient de m'interrompre, croit-il qu'il en pourrait être autrement?

M. WILCOX: Les journaux libéraux de Windsor avaient annoncé, à un moment donné, qu'un grand nombre de personnes étaient sans ouvrage. Le conseil de ville nomma un comité, afin de faire une enquête sur la situation, et ne trouva que deux familles, qui étaient dans le besoin, dans toute la ville.

M. CARROLL: Les faits rapportés par mon honorable ami peuvent être absolument vrais, mais ils n'ont aucuns rapports avec le cas particulier sur lequel j'ai attiré l'attention de la Chambre. Un contrôleur de la ville d'Ottawa a affirmé que, dans un seul quartier, il y avait 700 familles dans le besoin. Je désire donner l'assurance à l'honorable député d'Essex-nord que je n'appartiens pas à l'école de ceux qui tenteraient de démontrer qu'il y a quelque chose de pourri dans le Royaume de Danemark, quand bien même la pourriture n'existerait pas. Je félicite l'honorable député sur le fait qu'il n'y a que deux familles qui soient dans le besoin, dans la ville de Windsor; mais tout de même, c'est encore trop. Il est assez difficile de dire au juste quelle est la cause de cet état de choses, mais c'est probablement la cherté de la vie. Mon honorable ami siège à la droite de l'Orateur, et il n'essaie même pas d'amener le ministre des Finances à faire disparaître ces droits onéreux afin de procurer à ces deux pauvres familles de la ville de Windsor la même chance que l'on offre aux misérreux de la Grande-Gretagne.

M. WILCOX: Qu'est-ce que mon honorable ami peut-il bien savoir des démarches que je pourrais tenter auprès du ministre des Finances?

M. CARROLL: Vous ne faites certainement pas ces tentatives au grand jour, alors qu'elles auraient le plus d'effet. Si mon honorable ami fait quelque chose en ce sens, ses efforts ne sont apparemment pas couronnés de succès.

M. LALOR: Qu'on exonère la farine et qu'on impose l'acier.

M. CARROLL: J'ai déjà expliqué mon attitude à ce sujet de manière à satisfaire

n'importe quel homme raisonnable. Il est permis aux gens de différer d'opinion à propos de notre système actuel d'entrepôts frigorifiques, qui contribue à l'augmentation du prix de la vie. Lorsque ce système d'emmagasinage fut inauguré dans le pays, nous fûmes tout d'abord portés à croire que c'était une excellente aubaine, mais je crains fort qu'il n'ait nullement répondu à notre attente. Le tarif protecteur contribue également à la cherté de la vie. J'aimerais à entendre quelque honorable député de la droite réfuter cette affirmation.

M. LALOR: Assurément, mais c'est dans l'intérêt des cultivateurs.

M. CARROLL: Si nous abolissons les droits sur les instruments agricoles—et je crois savoir que ce sera le premier soin du parti libéral en arrivant au pouvoir—les cultivateurs n'auront pas besoin de protection pour leurs produits.

M. LALOR: Vous avez été quinze ans au pouvoir et vous n'avez jamais rien fait en ce sens.

M. CARROLL: Mais vous ne devez pas oublier que les cultivateurs, les propriétaires d'aciéries et de houillères ne forment pas à eux seuls la population du pays.

M. SCHAFFNER: M. Sifton n'a-t-il pas promis, en 1896, lorsqu'il parcourait le pays d'un bout à l'autre, que si les libéraux arrivaient au pouvoir ils aboliraient les droits sur les instruments aratoires?

M. CARROLL: Est-ce que mon honorable ami n'a pas parcouru l'Ouest, il y a deux ou trois ans, en promettant la même chose?

M. SCHAFFNER: Non, jamais.

M. CARROLL: Je ne sais pas ce qu'a promis M. Sifton.

M. SCHAFFNER: Je le sais, moi.

M. CARROLL: Je n'ai pas grand'chose à dire de M. Sifton, si ce n'est qu'il a fait preuve d'une instabilité politique telle qu'il a fini par se réveiller dans les rangs du parti conservateur. Pour en revenir au problème de la cherté de la vie, il est créé par l'accaparement et aggravé encore par la source de tous les monopoles: un tarif fortement protecteur. Il existe encore plusieurs autres aspects de cette question que j'aimerais à discuter, mais je dois terminer, car je m'aperçois que j'ai déjà pris une portion considérable du temps de cette Chambre.

M. O. J. WILCOX (Essex-nord): Le débat sur le budget, commencé il y a déjà quelques jours, constitue l'une des rares occasions, si je comprends bien, où il soit donné aux députés, des deux côtes de cette Chambre, d'exprimer leur opinion au sujet des questions nationales, internationales et de parti qui sont devant le Parlement et le pays. D'après les règlements de la Chambre, qui s'appliquent à ce débat, les honorables députés ont parfaitement le droit d'exposer leurs opinions politiques et les raisons qui les portent à avoir confiance au parti auxquels ils appartiennent. Ils ont également le droit d'exposer ce qu'ils croient être les faiblesses, les erreurs et les contradictions de leurs adversaires.

Nous avons donc raison d'en conclure que le débat sur le budget revêt un caractère politique que n'ont aucune des autres discussions qui se soulèvent de temps à autre devant le Parlement. Avec le Gouvernement constitutionnel qui nous régit, nous avons le système des partis, et, à mon sens, le génie de l'homme n'a pas encore pu imaginer un système de gouvernement, en tenant compte de toutes ses faiblesses, qui soit l'égal du système des partis.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. WILCOX: A mon avis, le système des partis, en tenant compte des intérêts des masses populaires, est le meilleur; je suis certain que mon très honorable ami, le chef de l'opposition, est d'accord avec moi, du moins lorsque je fais cette affirmation...

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement.

M. WILCOX: ...que lorsque nous avons le gouvernement par le système des partis, comme au Canada, les principes de l'équité ordinaire veulent que chaque parti gouverne à tour de rôle les destinées de notre grand pays. En ma qualité de jeune député, qui ne désire nullement prendre inutilement le temps de la Chambre, mais laisser plutôt à mes amis en âge et en science politique le soin de discuter ces questions, je n'ai pu cependant m'empêcher de conclure, en constatant la façon d'agir des députés de la gauche, au cours des deux dernières sessions, qu'ils croient réellement posséder de droit divin, la mission de présider aux destinées du pays; ils n'ont pas l'air de vouloir concéder au parti libéral-conservateur le droit de gouverner qu'il s'est acquis en passant de nombreuses années dans l'opposition. Mon très honorable ami, que j'admire sous maints rapports, je dois le confesser, admettra sans doute que c'est

et que ce sera toujours le principe qui présidera au gouvernement de ce pays. Je le confesse, monsieur l'Orateur, lorsque je mis le pied pour la première fois dans cette enceinte, je n'étais pas inféodé à aucun parti politique. A mon sens, je ne suis pas encore un partisan, à l'heure actuelle.

(Exclamation.)

C'est-à-dire dans le sens le plus large du mot.

Si je voulais appliquer à ce terme "partisan", le sens que lui donnait mon très honorable ami, le chef de l'opposition, en 1896, 1897 et 1898, lorsqu'il destituait les fonctionnaires conservateurs, je pourrais être considéré comme un partisan; car alors le très honorable membre considérait comme partisan tout homme qui ne s'était pas simplement contenté d'enregistrer son vote. Mais dans le sens le plus large du mot, je ne crois pas être un partisan.

Il arrive certain moments à la Chambre, je dois l'avouer, où l'on pousse trop loin à mon sens l'esprit de parti, les disputes et les préjugés, si l'on se place au point de vue des meilleurs intérêts du peuple et du pays que nous habitons.

Dans mon opinion, personne, d'un côté ou de l'autre de la Chambre, ne me contredira lorsque j'affirme que le ministre des Finances (M. White) a fait son exposé budgétaire, l'autre jour, d'une façon habile et claire, faisant ressortir la situation qui existe dans le Dominion à l'heure actuelle. Je désire inclure dans les quelques remarques que je me propose de faire, cet après-midi, l'état financier du Canada présenté par le ministre des Finances. Voici ce qu'il a dit:

> Un revenu de $163,000,000 et une dépense de $126,000,000 donnent un excédent sur les dépenses courantes de $36,500,000.
>
> Ainsi, pour cette année, l'excédent atteindra 36,500,000 dollars par rapport à 55 millions de dollars de l'an dernier.
>
> Au moment où il est question d'excédent budgétaire, je crois devoir rappeler que depuis l'année 1902 jusqu'à maintenant, il y a eu des excédents importants de revenus sur les dépenses courantes, qui se sont élevés de $14,000,000 en 1902-1903, à $22,000,000 en 1909-1910 et à $30,000,000 en 1910-1911. Pour l'année 1911-1912, notre excédent a été de $37,000,000; pour 1912-1913, il a atteint, comme je l'ai dit, $56,000,000, et pour le dernier exercice, je viens d'en donner le montant, $36,500,000. Nous avons donc eu pendant les trois dernières années les excédents les plus considérables dans l'histoire financière du Canada.

Voilà où je veux en venir. Nous nous vantons des excédents que nous encaissons en ce pays, et selon moi, nous avons le droit de nous en vanter, si nous tenons compte de la situation actuelle.

Bien que, depuis quelques années, le pays ait passé par une crise commerciale, par un cycle, pour me servir de l'expression de mon honorable ami, nous nous trouvons en présence de cette remarquable situation financière si éloquemment exposée par le ministre des Finances. Le chef de l'opposition en conviendra, chaque pays traverse des périodes de prospérité commerciale suivies de périodes de crise et de marasme dans les affaires. Il en a été ainsi au Canada, dès le début même de nos institutions parlementaires. Il en sera ainsi, à l'avenir au Canada, tant que la même situation financière se perpétuera à travers le monde civilisé. Quand le ministre des Finances, en cette année de grâce 1914, se trouve en mesure de soumettre à la Chambre un budget s'équilibrant par $36,500,000 d'excédent, chiffre supérieur à tout ce qu'a pu nous soumettre le ministre des Finances dans le régime précédent, le public ne saurait qu'applaudir et se féliciter.

A titre de conservateur progressiste, j'ai parfois regretté l'attitude adoptée par le parti libéral au sujet de quelques grandes questions d'importance nationale, et cela en dépit de la prospérité et du progrès qui ont régné au pays. Mon honorable collègue (M. Carroll), auquel j'adresserai bientôt une courte observation, a confirmé, par son discours, l'opinion que je m'étais formée; c'est que les députés de la gauche, en matière de politique, sons passés maîtres dans l'art de tromper le public. Que d'affirmations fausses, en économie politique, nous avons entendu formuler cet après-midi! Ils excellent au jeu de l'homme de paille, du genre Punch et Judy. Vous avez tous vu ce spectacle: Punch se lève et Judy tombe, puis soudain ce dernier se relève, et il ne reste plus rien de Punch. Dans l'opposition, ces messieurs professent tels ou tels principes, mais à leur avènement au pouvoir ils font tout l'opposé et réussissent à se concilier la faveur populaire à un degré presque inconnu dans l'histoire des partis politiques en pays civilisé ou non civilisé. Je n'exagère nullement. Je me borne à revêtir mes idées de la toilette la plus simple, la plus commune, parce que je tiens à rendre ma pensée sensible et intelligible à ces messieurs.

Le député du Cap-Breton a fait un discours remarquable. Je le sais, il ne m'accusera pas de manque de courtoisie, si j'affirme que cette harangne est encore plus remarquable par ses omissions que par ce

qu'elle contient. Au début, il a fait valoir les avantages du protectionnisme. J'ai été tenté de m'écrier: "vous devriez siéger de ce côté de la Chambre (la droite) avec nous." Près de Sydney, il existe une industrie qui bénéficie de la protection de l'Etat, et en 1897, dit-il, il y avait à Sydney 4,000 âmes et aujourd'hui on compte 20,000 habitants.

Voilà une industrie qui a reçu ce que j'appellerai une protection à outrance. Les primes cessèrent, il a quelques années, il est vrai; mais cette industrie avait bénéficié de $4 la tonne et en outre d'une prime à la fabrication des rails d'acier. Et sous ce régime protecteur, nous affirme-t-on, l'industrie en question a tellement progressé à Sydney que cette ville compte aujourd'hui une population de 20,000 âmes, alors qu'elle n'en avait que 4,000 il y a quelques années.

Voilà pour le régime protectionniste. Seulement, ce que je reproche à mon honorable ami (M. Carroll) c'est que, lorsqu'ils s'éloigne de sa propre sphère, ou de sa localité, il ne veut plus que les autres bénéficient du régime appliqué à Sydney. Il s'est livré à une tirade contre le député de Brantford (M. Cockshutt), puis il a tourné ses batteries contre moi et contre l'industrie que j'exploite, l'industrie agricole. S'adressant à moi: Cultivateur, vous n'avez pas de protection, s'est-il écrié! Ne suis-je pas producteur au même titre que ceux qui exploitent d'autres industries? Alors, pourquoi, à titre de producteur, ne bénéficierais-je pas des avantages découlant pour les industries établies sous le régime fiscal en vogue au pays?

Je suis heureux d'entendre l'honorable député (M. Carroll) se faire l'apôtre de la protection en faveur des aciéries. A mon avis il a raison, et je l'en félicite. Voilà le principe auquel j'adhère, et quels que soient, à son avis, ceux qui font partie des coalitions commerciales et des mergers, il ne saurait m'adresser pareil reproche, vu que je ne me suis jamais occupé d'autre chose que d'agriculture, et que je n'ai jamais possédé pour un sou valant d'actions dans une société quelconque. Dans l'humble mesure de mes forces, je me crois en mesure d'exprimer avec un esprit libre de tout préjugé mon opinion en matière fiscale. Ce n'est pas sans un vif intérêt que j'ai observé l'attitude illogique prise par le député du Cap-Breton (M. Carroll). Je suis partisan d'un protectionnisme modéré en faveur des aciéries, s'est-il écrié; mais les machines agricoles, ajoute-t-il, doivent jouir de la franchise douanière, et bien que notre production agricole atteigne le chiffre de 500 millions de dollars, il ne faut pas leur accorder de protection; c'est l'industrie de Sydney qui seule a droit à la protection. Le chef de l'opposition n'est-il pas d'avis que le député du Cap-Breton s'inspire un peu trop de l'esprit de clocher? Le chef de l'opposition, je l'espère, l'appellera en secret et ne manquera pas de le chapitrer sur son manque de logique.

A mon sens, il y a deux ou trois époques marquantes dans l'histoire du pays. Au début de mes observations, cet après-midi, j'ai formulé une déclaration sur l'attitude que je prendrais au cours de ce débat; j'ai affirmé que le parti libéral s'était invariablement trompé sur toutes les questions intéressant l'avenir et le progrès du pays. La Chambre me pardonnera, j'espère, si je touche brièvement à cette question, parce que je tiens à consigner au compte rendu les paroles prononcées par quelques dirigeants du parti libéral, au sujet de cette grande œuvre nationale, le réseau du Pacifique-Canadien, qui a tant contribué au progrès de l'Ouest canadien. Il y a quelque temps, ici même, je prêtais une religieuse attention au discours prononcé par le député de Renfrew-sud (M. Graham) et en abordant la question de notre premier réseau transcontinental, il formula cette affirmation, parfaitement vraie, et le chef de l'opposition, je le sais, en admettra l'absolue exactitude: le progrès du Canada aurait été en retard d'une génération, si l'œuvre du Pacifique-Canadien n'eût pas été couronnée d'un si plein succès.

L'avis ainsi exprimé au sujet du Pacifique-Canadien est partagé non seulement par les députés ministériels, mais encore par ceux de la gauche et par le public canadien. Voici une citation que j'emprunte à un supplément du "Windsor Record." Ce journal a toujours professé la plus vive admiration à l'endroit de sir Wilfrid Laurier, et je ne saurais l'en blâmer. Le "Windsor Record" se fait invariablement un devoir d'exposer avec lucidité la politique du chef de l'opposition devant le public auquel il s'adresse, et parfois, je l'avoue, le fait-il avec trop de lucidité. A Chatham, le chef de l'opposition, portant la parole devant un auditoire de cinq mille personnes, exposa son projet du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable M. Paterson, dont nous regrettons la disparition de cette Chambre, harangua aussi l'assemblée et formula une affirmation que je tiens à citer, parce qu'on a déclaré dans cette partie du pays que les libéraux avaient

approuvé la construction du Pacifique-Canadien; or, voici les paroles mêmes de feu l'honorable M. Paterson:

Nous avons aujourd'hui un réseau transcontinental, le Pacifique-Canadien, à la construction duquel nous nous étions jadis opposés et que nous avions combattue, mais de l'établissement duquel nous nous réjouissons aujourd'hui.

Voilà une affirmation bien catégorique d'un des dirigeants du parti libéral, mettant parfaitement en relief l'attitude adoptée par ce parti au sujet de cette grande entreprise nationale. Ceux qui liront mes observations sur cette question ne tiendront guère compte des jugements portés par des esprits moins avertis, au sein du parti libéral, alors qu'un des chefs libéraux s'écriait, devant un auditoire de cinq mille personnes: "Jadis nous avons combattu la construction de ce réseau; mais aujourd'hui nous nous réjouissons de ce qu'on l'a construit à pareille époque". Existe-t-il quelque autre voix autorisée sur cette question? Sans autre préambule, citons l'honorable M. Fielding. Il y a peu de libéraux au pays qui n'ajoutent foi aux paroles de l'ancien ministre des Finances, car je puis affirmer sans exagération que, depuis quinze ans, nulle voix n'a été plus autorisée que celle de l'honorable M. Fielding au sein du parti libéral. J'emprunte cette citation au compte rendu des débats de 1903. Voici ce texte:

On avouera dès aujourd'hui qu'il s'est glissé des erreurs relativement au tracé, aux subventions en terres, et à la lumière des connaissances nouvelles, on verra qu'il s'est fait certaines choses qu'il eût été préférable de ne pas faire. Je veux croire que c'est le résultat des difficultés qui existaient alors et de la rapidité de la construction. Pour ma part, je n'hésite pas à dire que le parti libérale nourrissait certaines craintes qui ne sont pas justifiées. Je ne me sens pas d'humeur à me livrer à d'injustes récriminations. Je l'avoue franchement, étant jeune à cette époque, j'ai été porté à craindre et à m'alarmer. Aujourd'hui, je le déclare, la politique du parlement conservateur, sauf les restrictions que j'ai faites, aurait été légitime et à cet égard le parti conservateur peut s'énorgueillir à juste titre de l'œuvre qu'il a réalisée.

J'estime que ces paroles suffisent à montrer que l'attitude prise alors par le parti libéral n'était pas encourageante pour cette grande entreprise. Si cette voie ferrée n'avait pas été construite à l'époque où elle l'a été, qu'en serait-il résulté? Si ce grand chemin de fer qui a ouvert l'Ouest n'avait pas été en exploitation quand mes honorables amis arrivèrent au pouvoir en 1896, on n'aurait pas pu voir de nouveaux colons s'installer dans une région quelconque du Manitoba méridional et n'être qu'à une distance d'environ 16 milles de la voie ferrée. Il y a quelques jours, je lisais dans les Débats une déclaration de mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) qui, s'il avait été assis à côté de mon honorable ami que nous venons d'entendre (M. Carroll), l'aurait tiré par l'habit quand il a parlé de l'industrie de l'acier. L'honorable député d'Edmonton a dit:

J'ai jeté un coup d'œil sur ce pays en 1896 et je n'ai rien pu trouver qui justifie le progrès, le développement et la prospérité du pays.

Comme Canadien et comme jeune député, je dis honte à celui qui s'attribue le mérite de ce qui a été accompli par les pionniers du pays, par ceux qui ont travaillé avec les chevaux et la charrue, qui ont établi la fondation sur lesquelles le pays repose et qui nous ont donné cette grande nation telle qu'elle existe aujourd'hui. Nos honorables amis de l'opposition se sont absolument trompés à propos de cette vaste entreprise qui a eu une telle influence sur la prospérité du pays et, si la population avait suivi leur avis, les conditions ne seraient pas celles dont nous jouissons aujourd'hui.

Passons à une autre grande question qui s'est posée dans la politique canadienne. En 1891 on a combattu pour la réciprocité illimitée. J'étais alors un jeune homme, presque un enfant. Je n'avais pas le droit de voter, mais dans mon comté j'assistais tous les soirs aux assemblées de sir William McGregor, un partisan de mon très honorable ami. Il parlait devant un nombreux auditoire et la politique qu'il préconisait était celle du libre-échange absolu avec les Etats-Unis. Voyez-vous, disait-il, ces bureaux de douanes, supprimons-les; élisez-moi et cette organisation de vol disparaîtra. Ce langage a pris sur le peuple. Il fut élu, mais les douanes n'ont pas été supprimées. On a constaté, toutefois, que dans certaines régions des partisans de mon très honorable ami et de son candidat ont été alors si convaincu de la sincérité de mon très honorable ami qu'ils ont fait des chargements de produits manufacturés par eux avant les élections et ont traversé à Détroit où ils ont refusé de payer les droits. Nous avons le témoignage des événements postérieurs. L'honorable Edward Blake, un des jurisconsultes les plus éminents en droit constitutionnel que le Canada ait jamais eu, a déclaré, comme étant son opinion, que si la politique de mon très honorable ami avait triomphé à cette époque, ce pays ne serait pas resté ce qu'il est, cordialement dévoué et fidèle à Sa Majesté le roi, mais ferait partie des Etats-Unis d'Amérique. Remercions

la fortune que mon très honorable ami n'ait pas réussi alors, car le Canada a eu ses jours d'allégresse et il est resté jusqu'à maintenant et restera à jamais, nous l'espérons, une partie du grand empire britannique.

A ce propos—je ne voudrais pourtant pas être discourtois, mais je ne croirais pas manquer de courtoisie si je disais: Passons aux calomnies lancées contre les industriels du pays. S'il y a quelque chose que j'aie en horreur, c'est de voir mes honorables amis de l'opposition déchaînés contre les manufacturiers et les soumettre à des critiques exagérées d'un bout à l'autre du pays, tandis qu'en arrière ils leur serrent la main. Le public toutefois commence à comprendre. Cela a pu passer en 1896, mais je ne crois pas que cela réussirait aujourd'hui. Le peuple veut avoir quelque chose de tangible. On ne pourra plus recommencer à envoyer des commissaires à Montréal pour voir les manufacturiers et leur dire qu'ils ne seront pas atteints, pendant que les candidats de mon très honorable ami s'agitaient et prêchaient l'évangile du libre-échange. Un vieux proverbe dit qu'un enfant qui s'est brûlé craint le feu—et avec cette politique de mon très honorable ami, les agriculteurs ont eu la chaleur et les manufacturiers la pâte. Quand M. Fielding est revenu de Washington après avoir négocié la fameuse entente, il se rendit à Montréal où il dit la vérité; si j'avais été là je l'aurais félicité. Parlant des manufacturiers qui pouvaient faire la concurrence aux industries installées de vieille date dans les Etats-Unis, voici comment il s'exprimait:

> Il n'en est pas ainsi avec les manufacturiers. Les Américains, règle générale, avec leur grande puissance de capitaux et d'organisation peuvent nous battre facilement. Si nous avions le libre-échange, il n'y a pas de doute que les manufacturiers devraient fermer leurs usines au Canada. Nous voulons des manufacturiers au Canada. On vous a dit en 1897, messieurs les manufacturiers, que si vous votiez pour le gouvernement libéral, des choses terribles se produiraient.

Mon honorable ami le ministre des Finances se prononce en faveur d'une politique de protection modérée. Or, quelles furent les paroles de sir John Macdonald, quand il présenta à la Chambre, le 8 mars 1879, son fameux programme financier? Si nous avions, disait-il, un régime de protection modérée, nous pourrions faire produire nos capitaux et occuper une place plus élevée parmi les nations de la terre. Il en résultera qu'à mesure que le temps passera et que nos industries se développeront, elles n'auront plus besoin d'être protégées comme à leur début. Le parti conservateur a suivi avec constance cette politique pendant quarante-sept ans et c'est elle que nous suivons encore aujourd'hui.

Avant d'arriver au point important que je veux développer, j'ai encore une autre observation à faire. La troisième époque ou période du développement de notre pays a été atteinte, suivant moi, quand la bataille a été livrée pour notre indépendance économique et gagnée le 21 septembre 1911. Vous savez qu'un vieux proverbe dit—c'est je crois un poète qui en est l'auteur—tout vient à point à qui sait attendre. Mon très honorable ami a entrepris de faire quelque chose en faveur des agriculteurs de l'Ouest; son programme a été préparé à cette intention. En ma qualité d'agriculteur de l'Ontario, je tiens à dire que les agriculteurs de l'Ouest ont toutes mes sympathies les plus sincères.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien, très bien.

M. WILCOX: Plus que cela; mais mon très honorable ami ne leur a pas même donné cela. Je reconnais le rôle qu'ils ont joué comme pionniers, mais je reconnais aussi ce qu'a fait le Canada. Aussi, je ne crois pas que nos honorables adversaires rendent justice à leur cause—je veux surtout parler de mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff), de mon honorable ami de Humboldt (M. Neely) et d'autres—quand norable leader de l'opposition, qui le norable leader de l'opposition, qu i le sait mieux que personne, qu'ils crient: "Au loup! au loup! " alors qu'il n'y a pas de loup. Nous sommes au courant des conditions qui existent dans l'Ouest et chacun de nous, libéral ou conservateur, est désireux de mettre l'épaule à la roue pour faire le nécessaire non seulement dans l'intérêt des agriculteurs de l'Ouest mais aussi des industries manufacturières de l'Ouest. Mais je ne crois pas que nous puissions nous entendre pour admettre l'existence des terribles conditions qui nous sont dépeintes tous les jours par les membres de l'opposition. Je ne veux enlever à l'Ouest aucun mérite qui lui est dû. Mais n'est-il pas vrai que si la gelée les a atteints nous sommes très heureux de leur acheter de nouvelles semences; s'ils sont dévastés par la grêle, nous les aidons volontiers? Nous avons construit des voies transcontinentales pour traverser l'Ouest, y compris la ligne Winnipeg-Moncton proposée par le très honorable leader de l'op-

position et qui coûtera $296,000,000 au pays. Nous leur construisons des élévateurs; nous faisons tout ce qu'un Gouvernement peut raisonnablement entreprendre pour supprimer tout ce qui pourrait nuire à leur développement.

Mais je suis né et j'ai été élevé au milieu des forêts de l'Ontario. Mon grand père a traversé l'onde salée de l'Atlantique et s'est établi dans les bois d'Essex, il y a soixante-dix-huit ans, en pleine forêt vierge, et il a dû lutter avec les chênes et les ormes immenses puis drainer le sol et tout le reste. Je prétends que les conditions de la colonisation dans l'Ouest ne peuvent pas être comparées aux difficultés que les pionniers ont rencontrées dans Ontario et dans Québec également.

Le très honorable leader de l'opposition a reçu ici une nombreuse députation à laquelle il s'est intéressé énormément—peut-être trop. Elle est arrivée le 16 décembre 1910. Un certain M. Green a lu à cette occasion une longue adresse. Je suis porté à croire que mon très honorable ami a été effrayé quand il a vu arriver ces milliers de cultivateurs qui avaient abandonné les vastes solitudes de l'Ouest où les gophers se promènent dans le jour et où les coyotes hurlent pendant la nuit, et voici ce qui lui a fait peur. Je trouve cette phrase à la page 18 du rapport:

Que peut faire le Parlement pour cette députation?

Il ne s'agissait pas de savoir ce que le Parlement pouvait faire pour cette députation. Il dit alors:

Que peut faire cette députation pour le Parlement?

Je désire faire d'autres citations de ce même document et je demande à mes collègues d'accorder à ce que je lirai leur attention sérieuse et soutenue. Après y avoir réfléchi longtemps, ils reconnaîtront avec moi que les conditions ne peuvent pas être aussi mauvaises dans l'Ouest que semblent le croire nos honorables adversaires qui ne cessent de parler des temps sombres qui règnent dans cette région du Canada. On pourrait croire qu'après le 21 septembre 1911 un brouillard épais est tombé sur le Canada occidental. Mais le soleil brille sur l'Ouest comme sur l'Ontario et les temps sombres n'existent que sur les banquettes de l'opposition. Je prie la Chambre d'écouter ce qu'a dit M. Green:

Permettez-moi, en terminant, de faire allusion à l'énorme accumulation de richesse qui est représentée par cette députation; chaque délégué de l'Ouest possède une demi-section évaluée avec son outillage, à au moins $10,000. Il y a 30,000 membres dans nos organisations, et ce nombre représente un capital d'exploitation de $300,000,000.

Les membres de cette députation venue des immenses prairies de l'Ouest où la misère est si grande, disent que nos honorables adversaires déclaraient que leurs fortunes réunies s'élevaient à la somme de $300,000,000. (Lisant):

Si, comme le prétendent nos adversaires, nous n'étions que le quart des cultivateurs de l'Ouest, notre actif s'élèverait à la somme énorme $1,200,000,000, et je crois que nous pouvons légitimement nous intituler les porte-parole de la population entière.

Je rappellerai aux honorables représentants de l'Ouest, à quelque parti qu'ils appartiennent, qu'il y a à peine quelques années, alors que le bison et le Peau-Rouge étaient les seuls habitants de cette contrée, le parti conservateur progressiste y a fait construire une voie ferrée avec tous ses embranchements et ses ramifications. Quand on réfléchit au fait que vingt ans après une délégation, venue de cette région, prétend posséder directement des richesses s'élevant à la somme de $300,000,000 et représenter une richesse collective de $1,200,000,000, il faut nécessairement en conclure que la situation n'est pas aussi désespérée que nos honorables adversaires veulent le faire croire.

En plus de cette prospérité agricole, l'Ouest canadien a été également témoin d'une prodigieuse expansion industrielle. J'ai étudié le recensement de 1911, pour savoir si les provinces de l'Ouest participent dans une certaine mesure aux bienfaits qui résultent de la prospérité industrielle de l'Est, et je demande la permission à la Chambre de lui soumettre le résumé suivant:

Résumé indiquant le développement industriel des provinces de l'Ouest d'après le recensement de 1911.

Pour l'année 1910.

Provinces.	Capital engagé.	Recettes.	Produits.
Alberta. . .	$21,508,664	$3,506,057	$15,684,717
Manitoba. . .	38,125,027	9,481,545	44,744,347
Saskatchewan	4,958,358	1,494,160	4,557,198
	$64,592,049	$14,481,762	$64,986,262
Colombie-Anglaise. . .	46,386,682	7,341,948	27,641,036
	$110,978,731	$21,823,710	$92,627,298

Notre régime douanier assure la prospérité industrielle de l'Ontario et des autres provinces de l'Est et les chiffres que je viens de citer me paraissent démontrer d'une ma-

nière concluante que les provinces de l'Ouest sont aussi entrées dans une nouvelle ère de prospérité industrielle; je n'ai aucun doute qu'avant longtemps elles égaleront les autres parties du Canada dans l'agriculture et l'industrie.

J'ai rappelé les paroles de sir John A. Macdonald et je désire consacrer quelques instants à expliquer les progrès accomplis, grâce à la Politique nationale, dans la partie du pays que j'habite, et j'espère que l'on ne me taxera pas de faire de la politique de clocher. L'honorable Edward Blake disait qu'il était du devoir de tout député de se faire ici le représentant de l'opinion de sa circonscription électorale. Le 8 mars 1878, sir John A. Macdonald disait:

Si nous avions une politique protectionniste au Canada, si nous avions des capitaux engagés dans l'industrie, nous pourrions, en assurant le marché intérieur à nous industriels, occuper une position plus enviable parmi les nations.

Dans le même discours il disait encore:

Je ne prétends pas que nous devrions adopter un tarif comme celui des Etats-Unis, mais un tarif répondant aux besoins du Canada.

Et encore:

On comprendra facilement qu'un tarif raisonnable pourrait être, dans l'ensemble, un tarif modéré.

A la page 194 (v.a.) des Débats de 1894, les paroles de l'honorable G. E. Foster sont rapportées comme suit:

Si nous voulons établir un tarif protecteur, il faut nécessairement qu'il soit plus élevé au début et qu'il soit abaissé graduellement, au fur et à mesure que les industries deviennent plus solidement établies et que l'expansion industrielle du pays soit mieux assurée.

Je citerai l'extrait suivant du recensement de 1911 qui donne un résumé des progrès accomplis sous le régime de la Politique nationale. Comme tous ces chiffres sont pris des rapports officiels, je désire les faire consigner dans le hansard, sans être obligé d'en donner lecture, si la Chambre y consent:

La population urbaine a augmenté durant la dernière période décennale de 1,771,435 à 2,845,073, dans les villes et villages dont la population dépasse 1,500, et la population rurale et urbaine de 5,371,315 à 7,206,643. Le capital engagé dans les industries urbaines a augmenté, durant la même période, de $581,501,241 et dans les villes et les campagnes, de $800,667,122. Les gages et salaires dans les villes sont augmentés de $103,008,306 et dans les villes et les campagnes, de $127,759,066. La production dans les villes a augmenté de $540,415,384 et dans les villes et les campagnes, de $684,922,264. La production urbaine des manufactures de l'Alberta, durant cette période décennale, a augmenté de $14,634,281, de la Colombie-Anglaise, de $16,776,854, du Manitoba, de $34,786,482, du Nouveau-Brunswick, de $10,131,853, de la Nouvelle-Ecosse, de $25,882,919, de l'Ontario, de $275,513,965, de Québec, de $158,512,912 et de la Saskatchewan, de $4,298,558. Dans les villes de l'île du Prince-Edouard la production industrielle a diminué de $122,440.

Un résumé du tableau XIII, pour les villes et villages dont la population dépasse 1,500, indiquant le capital, les recettes et la production en 1910, par provinces, tant dans les villes que dans les campagnes, donne les résultats suivants:

Provinces.	1910.		
	Capital.	Recettes.	Production.
	$	$	$
Alberta.....	21,508,664	3,506,057	15,684,717
Colombie-Anglaise.....	46,386,682	7,341,948	27,641,036
Manitoba...	38,125,027	9,481,545	44,747,347
Nouveau-Brunswick.	22,125,518	5,531,212	23,084,334
Nouvelle-Ecosse.....	67,162,011	7,743,529	40,165,263
Ontario	478,035,563	100,662,393	459,576,759
Ile du Prince-Edouard....	742,184	209,081	946,055
Québec.....	249,892,475	57,385,448	285,367,508
Saskatchewan	4,958,358	1,494,160	4,557,198
Canada—urbain.....	928,936,482	193,355,373	901,770,217
Canada—rural et urbain.....	1,247,583,609	241,008,416	1,165,975,639

Voici aussi une liste des industries dans le district de Windsor, Sandwich et Walkerville:

Advance Machine Co.
Agnew Electrical Welding Co.
American Auto Trimming Co.
American Standard Jewelry Co.
Anthony Fence Co.
Bentrovato Co., articles de toilette.
Berry Bros., vernis.
Bishop Fur Co.
British American Brewery.
Burlington-Windsor Blanket Co.
Canadian Bridge Co.
Canadian-Detroit Lubricator Co.
Canadian Commercial Car Co.
Canadian Moloney Electric Co.
Canadian Alkali Co.
Canadian Postum Cereal Co.
Canadian Salt Co.
Canadian Winkley Co., articles en cuivre.
Canadian Sirocco Co., évantails et souffets.
Canadian Roofing Mfg. Co.
Dale Iron Works.
DePree Chemical Co.
Dominion Malleable Range Co.
Dominion Motors, Limited.
Dominion Stamping Co.
DeVilbiss Mfg. Co., pulvérisateurs.
Detroit Graphite Co.
Detroit Steel Products Co.
Eansor & Co., carosserie.
E-M-F- Co., of Canada.
Eaton & Co., teintures.
Essex Launch Co.
Ensign Remedy Co.

Excelsior Granite and Marble Works.
Eisenberg & Co., cigares.
D. M. Ferry & Co., graines.
Fisher Body Co.
Ford Motor Co., of Canada.
Fox Bros. & Co., manteaux de cheminée en bois.
Gignac Bros., cigares.
Gramm Motor Truck Co.
Girardot Wine Co.
Grinnell Bros., pianos.
Heinx Electrical Co.
Heinn, Co., livres de compte à feuilles mobiles.
Heller-Aller Co., moulins à vent.
Horton & Meedel, eaux gazeuses.
Hupp Motor Car Co.
Hoover Suction Sweeper Co.
Ideal Mfg. Co.
Ideal Mat Co.
Imperial Silverware Co.
Ideal Packless Valve Co.
Interstate Remedy Co.
F. F. Ingram & Co., parfums.
E. W. Jeffress Co., extraits.
Joseph Jines, eaux gazeuses.
Kent Canning Co.
Kelsey Wheel Co.
Kerr Engine Co.
Leather Label Overhaul Co.
Lufkin Rule Co.
Leggett-Platt Spring Bed & Mfg. Co.
La Cottel Mfg. Co.
Leach Chemical Co.
L. J. Lafontaine, fourrures.
LaForge, A., malaxeurs à béton.
McCord Mfg. Co.
McGregor Banwell Fence Co.
John McNee & Sons, cigares.
McKee Lumber Co.
McLean Lumber Co.
Masse Industrial Co., encres, ciments, etc.
Meisner Soda Water Works.
Motor Street Cleaning Co.
Murray Brass Co.
Mantello Cigar Co.
Mothersill Remedy Co.
Miller Lighting Co., machines à acétylène.
National Cable & Mfg. Co.
National Spring Bed & Mfg. Co.
Nickel Plate Stove Polish Co.
Ontario Asphalt Block Co.
Orleans Vacuum Cleaner Co.
Page Wire Fence Co.
Palmer Medicine Co.
C. Panghorn & Son, soudures.
Parke, Davis & Co., produits pharmaceutiques.
Peabody Co., Limited, salopettes.
Penberthy Injector Co.
Perforated Hone Co.
John Piggott & Sons, bois de construction.
Power Specialty Co.
Remington Arms—Union Metallic and Cartridge Co.
C. H. Rundle & Son Co., liniments.
R.-C.-H. Motor Co.
W. E. Seagrave, pompes à incendie.
Seely Mfg. Co., parfums.
Shoop Family Medicine Co.
Standard Paint & Varnish Co.
Frederick Stearns & Co., produits pharmaceutiques.
Sparks Washington Co., évantails pour automobile.
Swedish Crucible Steel Co.
C. W. Schimmel, Mfg., chimistes.
Frederick B. Stevens, fonderie.
Toledo Computing Scale Co.
Tudhope Motor Co.
Trussed Concrete Steel Co.
Tate Electrics, Limited.
O. & W. Thum Co., papier à mouches.
Tiger Mfg. Co.
United States Steel Corporation.
Vanderhoof & Co., remèdes.
Victor Steel & Wood Products Co.
Vincent Steel Process Co.
Hiram Walker & Sons, distillerie.
Walker Pant & Shirt Co.
Walkerville Brewing Co.
Walsh Bros., balais et brosses.
Wilt Twist Drill Co.
Windsor Machine & Tool Works.
Windsor Carriage Works, M. L. Menard.
Windsor Sash & Weight, fonderie.
Windsor Awning & Tent Works.
Waterman-Waterbury Co., calorifères.
A. E. White Machine Works.
Whittaker Stove Works.
Windsor Boiler Works.
Windsor Mfg. C., chaînes d'autos.
Windsor Paper Box Co.
Windsor Pearl Button Co.
Windsor Overhaul Co.
Windsor Turned Goods Co.
J. T. Wing & Co., fournitures de moulin.
Zenner Disinfectant Co.

Le bulletin du recensement fait voir que le montant engagé dans ces différentes industries représente $1,247,583,609; que ces dernières donnent de l'emploi à 515,203 personnes dont les revenus bruts s'élèvent à la somme de $241,008,410 et que la valeur de la production est portée à $1,165,975,639. Le tableau suivant établit la comparaison, quant à la valeur des produits, au cours de vingt années, pour les villes comptant une population d'au moins 10,000 âmes, pour les années 1890, 1900 et 1910, suivant les résultats des recensements des années suivantes:

Villes.	Population en 1911.	Valeur de la production.			Augmentation p. c. de la valeur.		
		1890.	1900.	1910.	1890 à 1900	1900 à 1910.	1890 à 1910.
		$	$	$	p.c.	p.c.	p.c.
Montréal	470,480	67,654,060	71,099,750	166,296,972	5·09	133 89	145·81
Toronto	376,538	45,963,922	58,415,498	154,306,948	29·92	164·15	243·18
Winnipeg	136,035	5,611,240	8,616,248	32,694,349	53·55	279·45	482·65
Vancouver	100,401	1,895,216	4,990,152	15,070,105	163·30	202·20	695·16
Ottawa	87,701	8,822,051	7,638,688	20,924,331	-13·41	173·92	137·18
Hamilton	81,969	14,044,521	17,122,346	55,125,946	22·91	221·95	292 51
Québec	78,810	14,800,360	12,779,546	17,149,385	-13·65	34·19	158·71
Halifax	46,619	7,198,143	6,927,502	12,140,409	-3·76	75·25	66·66
London	46,300	8,255,557	8,122,185	16,273,996	-1·26	100·36	97·84
Calgary	43,704	258,900	599,444	7,751,011	131·53	1,193·03	2,893·83
Saint-Jean	42,511	8,131,790	6,712.769	10,081,667	-17·45	50·19	23·97
Victoria	31,660	4,547,186	2,617,573	4,244,034	-42·44	62·14	-6·67
Régina	30,213	.....	.....	1,313,274	.....	.....	.....
Edmonton	24,900	.....	243,778	4,493,304	.....	1,743·19	.....
Brantford	23,132	4,280,999	5,564,695	15,866,229	29·98	185·12	270·62
Kingston	18,874	3,113,573	2,045,173	3,860,142	-34 31	88·74	23·98
Maisonneuve	18,684	3,653,584	6,008,780	20,813,774	64·46	246·39	469·68
Peterborough	18,360	2,594,996	3,789,164	10,633,119	46·02	180·62	309·75
Hull	18,222	1,287,392	3,182,050	7,259,301	147·19	128·13	463·92
Windsor	17,829	953,030	3,260,947	3,771,706	32·31	199·12	295·77
Sydney	17,723	335,745	631,396	9,395,017	88·06	1,387·97	2,698·26
Glace-Bay	16,562	.....	.....	132,500	.....	.....	.....
Fort-William	16,499	.....	111,508	534,097	.....	378·98	.....
Sherbrooke	16,405	2,043,094	2,252,293	3,934,510	10·24	74·64	92·57
Berlin	15,196	1,825,722	3,307,513	9,266,188	81·16	180·15	407·53
Guelph	15,175	2,973,927	3,689,183	7,392,336	24·05	100·37	148·57
Westmount	14,579	.....	102,500	1,541,802	.....	1,404·19	.....
Saint-Thomas	14,054	2,392,792	2,248,846	3,573,820	-6·02	58·92	49·36
Brandon	13,839	733,800	541,327	2,330,430	-26·23	330·50	217·58
Moosejaw	13,823	.....	135,040	738,818	.....	447·11	.....
Trois-Rivières	13,691	977,496	1,187,373	2,472,040	21·47	108·19	152·90
New-Westminster	13,199	1 468,752	1,029,722	2,853,774	-26·91	177·14	102·57
Stratford	12,946	1,491,462	1,935,176	5,133,840	29·75	166·29	244·22
Owen-Sound	12,558	1,582,518	1,173,477	2,852,267	-25·85	143·06	80·23
Sainte-Catherine	12,484	2,444,680	2,000,543	6,024,217	-15·30	190·95	146·42
Saskatoon	12,004	.....	.....	347,354	.....	.....	.....
Verdun	11,629	.....	.....	229,299	.....	.....	.....
Moncton	11,345	1,973,536	1,291,036	3,233,565	-34·58	150·47	63·85
Port-Arthur	11,220	394,045	105,000	973,668	-73·35	827·30	147·10
Charlottetown	11,198	1,417,346	900,430	738,228	-36·47	-18·01	-47·91
Sault-Ste-Marie	10,984	107,510	738,472	1,002,834	586·88	35·81	834·78
Chatham	10,770	2,116 161	2,714,977	5,023,560	28·29	85·03	137·39
Lachine	10,699	1,358,325	2,909,847	6,295,716	114·22	116·36	803·49
Galt	10,299	2,621,310	2,225,343	6,252,600	-15·11	136·04	100·38

Au Canada, onze villes seulement indiquent un pourcentage plus élevé que celui montré par Windsor, quant aux produits industriels. Ces villes sont celles de Winnipeg, de Vancouver, de Calgary, de Maisonneuve, de Peterborough, de Hull, de Sydney, de Berlin, de Sainte-Mary, du Sault-Sainte-Marie et de Lachine. Le pourcentage de l'augmentation de la production de Windsor représente 150 p. 100 de plus que celui de Montréal, 52 p. 100 de plus que celui de Toronto, 3 p. 100 de plus que celui de Hamilton, 227 p. 100 de plus que celui d'Halifax, 25 p. 100 de plus que celui de Brantford, et il excède de 51 p. 100 celui de Stratford, de 49 p. 100 celui de Sainte-Catherine, de 48 p. 100 celui de Port-Arthur, et de 58 p. 100 celui de Chatham. Cette ville doit son progrès industriel au régime douanier qui fut l'œuvre des hommes d'Etat conservateurs.

Je n'ai pas l'intention de discuter ce que mon honorable ami de Cap-Breton (M. Carroll) a dit à l'endroit de l'industrie de l'acier, vu qu'il s'est révélé partisan déclaré du principe d'une protection modérée en faveur de cette industrie spéciale. Je suppose que la Chambre sait que la United States Steel Corporation a acheté 1,650 acres de terre dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter, et qu'elle a annoncé son intention de construire une installation dont le coût sera de $20,000,000. Le jour même qu'elle faisait cette déclaration, le "Journal", de Détroit, numéro du 4 janvier 1913, disait:

Le tarif canadien a rendu nécessaire cette décision. La politique de protection a assuré cette industrie considérable à la ville de Windsor.

Lorsque le Gouvernement a annoncé, la semaine dernière, son intention d'imposer

un droit sur les tiges en fer, le "Record" de Windsor, un journal libéral du comté d'Essex, qui prône continuellement la politique de mon honorable ami, le chef de la gauche, a dit:

De nature à hâter la construction d'une nouvelle installation d'aciérie.

L'impôt canadien de $3.50 par tonne sur les tiges d'acier importées peut avoir ce résultat. New-York, 13 avril. Il y a toute raison de croire qu'un des résultats de l'acte du Gouvernement canadien en imposant un droit de $3.50 sur chaque tonne de tiges d'acier, sera de nature à engager l'administration de la société des aciéries des Etats-Unis à hâter la construction de la nouvelle installation que la compagnie se propose d'ériger à Ojibway, Canada.

Monsieur l'Orateur, pouvez-vous calculer la valeur d'une installation semblable pour la partie méridionale de la province d'Ontario? Cela signifie que, grâce à l'attitude du Gouvernement, on va engager $20,000,000 en ce pays. Nous avons toutes les raisons possibles pour espérer que le nouveau tarif aura ce résultat et celui-ci ne peut se produire trop tôt, au gré de la population de ce district.

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

Reprise de la séance.

M. WILCOX: Au moment de la suspension de la séance, je faisais allusion aux avantages obtenus, grâce à la politique de protection, et je parlais du nombre des industries établies dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Au sujet du développement très sensible qui s'est produit, dans cette partie du Canada, je me permets de dire que les états du dénombrement de 1911 établissent que ce district occupe le dixième rang, dans la liste de toutes les divisions électorales, au point de vue du pourcentage constaté dans l'augmentation de la production industrielle.

Quant au principe compris dans le régime douanier de ce pays, je tiens à inscrire au hansard quelques extraits du "Record", de Windsor, qui est l'organe reconnu du parti libéral, et nous aimons toujours invoquer l'opinion d'un journal qui est reconnu pour être notre adversaire surtout lorsqu'il exprime un avis favorable à celui que nous entretenons nous-mêmes. Il me semble que cette opinion sera acceptée, non seulement par les libéraux, mais encore par les conservateurs progressistes, parce qu'elle est conforme au sentiment qu'ils entretiennent à l'égard de notre régime douanier. Le 28 mars 1913, on pouvait lire ce qui suit dans l'article de rédaction du "Record" de Windsor:

La confiance dans les affaires prévaut par tout le Canada.

Contrastant avec l'état indécis des affaires qui règne dans nombre de régions des Etats-Unis, un ton d'optimisme règne dans les cercles commerciaux du Canada.

Par delà la frontière on éprouve de l'inquiétude concernant les effets qu'aura le tarif Underwood sur les affaires. L'incertitude est plus ou moins grande en ce qui a trait au marché monétaire. Dans Wall Street, on rencontre surtout des gens indécis et inquiets.

Au Canada, les manufacturiers ne donnent aucun signe de malaise. Ils reconnaissent que le Canada peut compter sur la stabilité de son tarif. Le pays tout entier fait des progrès considérables. Nombreuses sont les manufactures qui ne peuvent suffire à remplir les commandes qu'elles reçoivent. On ne voit pas le moindre indice d'un arrêt quelconque dans aucune branche de l'industrie manufacturière.

M. ROGERS: L'honorable député veut-il laisser entendre que c'est un journal libéral qui parle ainsi?

M. WILCOX: Celui-ci est reconnu pour être l'organe du parti libéral. Je suis certain qu'il existe une raison qui force cet organe reconnu du parti libéral de publier un article de fond de la teneur de celui que je viens de lire. C'est la garantie de cette permanence qui fait le propre du régime douanier de ce pays, tel qu'approuvée par le peuple caandien, le 21 septembre 1911.

Nous qui habitons près de la frontière, nous reconnaissions que la stabilité du tarif est indispensable à l'épanouissement de notre industrie et que c'est l'hésitation du parti libéral en matière tarifaire qui avait, par le passé, contribué plus que toute autre chose à entraver le développement industriel et l'agrandissement de la ville de Winnipeg. Cela se conçoit aisément.

Supposons qu'un capitaliste de Détroit soit disposé à placer $100,000, $200,000 ou $500,000 au Canada; un tel placement lui ferait perdre de l'argent si le libre-échange devait prévaloir en notre pays. On peut donc se rendre compte par là de l'importance de la stabilité du tarif, et si l'on constate aujourd'hui dans ma province un développement industriel, un progrès sans précédent, cela tient à ce que le peuple canadien s'est, le 21 septembre 1911, prononcé en faveur d'un régime modérément protecteur, du régime dont le parti conservateur s'est constitué le champion.

Je relève encore ce qui suit dans un autre article de fond du même journal:

Nos richesses naturelles.

Aux banquets, nous aimons à nous faire gloire de l'abondance de nos richesses naturelles, mais à quoi nous serviront-elles si nous ne restreignons pas l'exportation de la matière première qui va contribuer à la prospérité des industries des Etats-Unis ou d'autres pays? Le "Record" approuve sans réserve le "Hamilton Spectator" quand il dit que le Gouvernement fédéral ne saurait trop se hâter de poser en principe qu'un droit d'exportation devrait frapper tout ce dont la nature a donné le monopole au Canada.

Je le demande, est-ce là le programme libéral, est-ce le programme que suivent les membres de la gauche, ou n'est-ce pas plutôt celui dont le parti conservateur ne s'est jamais écarté depuis l'époque où il fut formulé par sir John Macdonald lui-même, en 1878?

Mon honorable ami de Cap-Breton ayant fait allusion au chômage, je tiens à faire consigner aux Débats les quelques lignes suivantes que le même journal, le "Record", de Windsor, publiait le 21 janvier dernier:

Les sans-travail n'ont pas besoin de l'aide de la ville—il suffit de trente dollars et non pas de mille pour secourir les nécessiteux—il n'y a lieu de venir en aide qu'à quatre familles.

Je suis donc bien convaincu que les jérémiades de la gauche n'ont d'autre but que d'alarmer les gens, de leur faire croire que les temps sont durs et que la prospérité ne règne plus en notre pays. En ceci, nos adversaires ne visent qu'à conquérir quelque avantage politique, pas à autre chose.

Il y a quarante-sept ans, prenant la parole sur la question de la protection et sur le régime douanier dont il convenait de doter le pays, sir John Macdonald disait en cette Chambre:

Je crois encore, en autre chose: c'est la protection de l'ouvrier canadien. La main qui porte la lampe d'Aladin doit être celle du travailleur. La nation dépend de ses ouvriers, et je tiens à ce que l'ouvrier canadien ait de quoi se vêtir et de quoi se nourrir; je tiens à ce qu'il ait de quoi parer aux inconvénients ordinaires de la vie. Je tiens à ce qu'il ait le plaisir de voir sa femme bien habillée, de voir ses enfants, rayonnants de santé, porter joyeusement quelques bouts de ruban bleu. Je tiens à ce qu'il sache que ce pays est le sien et que son travail s'accomplit sous l'égide du système protecteur.

Et je dirai aussi pourquoi je suis en faveur de la protection. Si nous étions tous cultivateurs, ce serait stupide; si nous étions tous cordonniers ce serait stupide; si nous embrassons tous la même carrière, quelle qu'elle fût, ce ne serait pas moins stupide. La protection de l'ouvrier canadien tend à diversifier l'industrie canadienne, et cette diversité fait appel aux facultés intellectuelles de l'homme et les développe.

S'il est permis à notre pays d'atteindre à une plus haute destinée, c'est grâce au système protecteur, c'est grâce à la diversité de l'industrie qui a développé à un si haut degré les facultés intellectuelles du peuple canadien. Le libre-échange et la protection créent un abîme entre les deux partis politiques du Canada. Pour ce qui est des résultats que le libre-échange a amené en Angleterre, je citerai ce passage extrait de "Great and Greater Britain", par J. Ellis Barker, page 126:

Malheureusement, c'est surtout au point de vue du négociant et de l'acheteur particulier abondamment pourvu d'argent que nos libre-échangistes envisagent notre problème économique. Ils s'intéressent plus au commerce avec l'étranger, qui n'occupe que le petit nombre, qu'à la production indigène, qui est l'œuvre de la multitude. Ils sont plus soucieux du bon marché des denrées que du bien-être de ceux qui les produisent..... Le libre-échange est synonyme de bon marché, surtout en ce qui concerne la main-d'œuvre Le courant inouï de l'émigration est attribuable à un chômage sans précédent. La plupart de nos 10,000,000 d'émigrants ont passé par les rangs des sans-travail. Pour nos classes ouvrières, le libre-échange est synonyme de chômage général et continuel.

Voilà ce qu'un auteur fort renommé dit des effets du libre-échange en Angleterre, et cependant le chef de l'opposition vient nous dire qu'il s'en tient toujours à ce système qui a abouti à de tels résultats dans la mère patrie et qui, je le crains bien, en amènerait de semblables au Canada. On sait très bien que mon honorable ami—il ne le niera certes pas—n'a jamais cessé, suivant en cela l'exemple de son prédécesseur, M. Alexander Mackenzie, de prêcher la doctrine du libre-échange, disant que le Canada possède une multitude de produits naturels que l'on peut transporter et manufacturer aux Etats-Unis pour les ramener ensuite au Canada; à vrai dire, je me rappelle avoir lu certains discours que firent dans ce sens M. Mackenzie et sir Richard Cartwright à l'époque où ils prirent la parole sur les grandes entreprises du Canada.

En 1896, sir Wilfrid Laurier, adressant la parole à Winnipeg, établissait comme suit l'attitude du parti libéral à l'égard de nos industries:

Nous réclamons la liberté. Je dénonce le régime protectionniste comme une servitude—oui, comme une servitude semblable à celle qui accablait l'esclave américain, comme la servitude qui oblige le peuple canadien, et surtout vous, citoyens de Winnipeg, à suer sang et eau, à travailler comme des forçats pour un maître qui vous dépouille d'une grande partie de ce que vous gagnez.

Et il ajoutait:

A compter de ce jour, nous différerons d'opinion avec le parti au pouvoir sur une question bien déterminée. C'est la protection qui est son idéal; le nôtre est le libre-échange.

De longues années durant le libre-échange fut l'idéal économique du parti libéral. Sir Wilfrid Laurier disait encore en 1896:

Je vous invite tous à vous prononcer sans délai, à appuyer résolument notre programme afin que nous n'ayons de repos que le jour où sera éliminé de notre système économique ce trompe-l'œil, cette pieuvre, cette protection qui accable le peuple canadien. Ce qu'il nous faut, c'est le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre.

Et cependant, quand mon très honorable ami eut été porté au pouvoir, en 1896, il adopta un programme protectionniste; à l'instar de ses partisans, il fit volte-face sur la question, et, pendant ses quinze années d'exercice du pouvoir, s'en tint au système protecteur. Mais aujourd'hui qu'ils se trouvent encore relégués dans les froides régions de l'opposition, les libéraux reviennent à leur vieille marotte du libre-échange. Mon très honorable ami semble s'être donné pour devise: J'ai vécu et je mourrai libre-échangiste; mais tant que je serai au pouvoir, je m'en tiendrai loyalement à la protection.

Mon honorable collègue de Welland (M. German) est aussi de ceux qui se sont prononcés sur cette question. Voici en quels termes il l'a fait:

Le parti libéral l'emporta en 1896; cette année-là, heureusement, le ministre des Finances, M. Fielding, le ministre des Douanes, M. Paterson, et le ministre du Commerce, sir Richard Cartwright, parcoururent le pays en tous sens pour recueillir des renseignements et se rendre compte du sentiment des négociants et des cultivateurs quant au régime douanier dont il convenait de doter le Canada. En 1897, après s'être ainsi renseigné de façon intelligente et complète, le ministre des Finances faisait son exposé budgétaire et se prononçait en faveur d'un régime modérément protecteur et de la stabilité en matière tarifaire. Ayant prêté l'oreille à quiconque avait tenu à élever la voix, le Gouvernement annonçait au Parlement qu'il s'en tiendrait, sinon à la politique dite nationale telle qu'elle existait alors, du moins à une somme raisonnable de protection, l'ancien tarif ne devant être que très légèrement modifié.

Et en quoi le modifia-t-on? On peut aisément s'en rendre compte en établissant une comparaison entre le tarif conservateur de 1894 et ce que mon très honorable ami appelle le tarif Fielding. Je serai bien aise de faire consigner ces modifications aux Débats. Le premier groupe que visait l'ancien tarif conservateur comprenait l'ale, la bière, les vins et autres breuvages, soit dix articles différents. Il n'y eut de modification qu'à l'égard d'un seul, et ce fut pour augmenter le droit. Les membres de la gauche peuvent-ils légitimement prétendre qu'ils favorisaient le développement et le progrès du pays en relevant le droit sur les spiritueux?

Sir WILFRID LAURIER: C'était un moyen de réprimer l'abus des spiritueux.

M. WILCOX: De les empêcher de couler à flot à nombre de vos élections. Le groupe des animaux et des produits agricoles comprenait 93 articles du Tarif de 1894; 81 restèrent tels qu'ils étaient, 5 furent augmentés et 6 diminués A l'égard de l'un d'eux le droit spécifique fut changé en un droit *ad valorem*. Retrouve-t-on là le principe du libre-échange dont on faisait si grand bruit en 1896 et qui devait amener la disparition de tous ces affreux bureaux de la douane?

Venait ensuite le groupe des poissons et des produits des pêcheries—19 articles tous frappés de droits très élevés que le Tarif de 1897 ne modifia en aucune façon. Livres et papier—18 articles auxquels on ne touche pas. Produits chimiques et drogues—14 articles dont 9 ne furent pas modifiés. Couleurs, huiles, peintures et vernis—21 articles, dont 14 ne furent pas modifiés, 3 furent augmentés et 4 diminués. Cuirs, caoutchouc, et produits ouvrés de ces matières—11 articles, dont 8 ne furent pas modifiés et 3 furent augmentés. Bijouterie et matériaux d'ornement personnel—8 articles, dont un seul fut augmenté et un seul diminué. Tissus, fourrures, etc.—51 articles, dont 22 ne furent pas modifiés, 17 furent augmentés et 6 diminués; à l'égard des 6 autres, le droit spécifique fut changé en un droit *ad valorem*.

Divers—26 articles, 21 sans changement, 3 réduits, 1 augmenté, 1 nouveau. Sucre, sirops et mélasses—7 articles, 1 sans changement, 6 augmentés. Sans compter le fer et les articles de fer manufacturés, le tarif comprenait 348 item dont 244 sans changement, 54 augmentés, 34 réduits et 16 réajustés quant à l'espèce et à la valeur. C'était là le tarif de mon très honorable ami et de son parti qui avait promis le libre-échange aux citoyens de ce pays, si on les maintenait au pouvoir. Mon très honorable ami devra admettre qu'en adoptant un tel système, qu'il déclare tenir en exécration, il s'est fait l'avocat d'un système auquel, en réalité, il n'a aucune confiance, et il a obtenu le pouvoir par de fausses déclarations. Mais mon très honorable ami était fort sage pour son temps et parmi les siens. Il était en faveur du libre-échange. Il parvint au pouvoir, et, com-

me je l'ai fait remarquer par les changements apportés au tarif, il adopta une politique de protection. Ses partisans voulaient le libre-échange dans cette Chambre et tout spécialement dans les régions agricoles, tandis que, comme je l'ai fait remarquer cet après-midi, sur les hustings, ils serraient la main aux manufacturiers. Mon très honorable ami, cependant, y est encore opposé. Toujours le libre-échange! Je voudrais citer une parodie d'une poésie, que j'ai trouvée dans un journal. Elle a été écrite dans un but spécial.

Je suis à cheval, Borden; sur la barrière, ou j'ai passé bien des heures avant quatre-vingt-seize et l'époque bénie durant laquelle j'ai exercé le pouvoir:

C'est la même vieille barrière, Borden, (si utile en cas de nécessité), la chère vieille barrière démodée du tarif, que j'ai élevée pouce par pouce.

Avez-vous souvenance de quatre-vingt-treize? (Ah! non, c'était avant notre venue); nous nous étions, dans le temps, prononcé en faveur d'un commerce entièrement libre (j'étais alors au matin de mes jours);

En pleine bataille, au plus fort de la mêlée, on a vu briller ma médaille Cobden (mais aussitôt que nous eûmes conquis le pouvoir, nous nous empressâmes de maintenir les droits de douane);

Je me montrais alors très fier d'avoir réalisé un excédent de recettes sur les dépenses; pendant des années j'ai maintenu cet état de choses, je laissais les associations de financiers et les négociants intermédiaires s'abreuver à la source du tarif;

"Le peuple", sa pensée rarement traversait mon esprit (je le regrette maintenant), je ne lui ai jamais fourni l'occasion de trouver la vache du fisc et de la traire.

De sorte que, Borden, je suis à cheval sur la barrière; vous comprendrez, j'en suis sûr, l'embarras dans lequel je me trouve de nouveau, je ne sais de quel côté sauter:

Mais maintenant, que je suis privé et de pouvoir et de prestige, je vais élever la voix bien haut et clâmer: cobdeniste, je suis né, messieurs, cobdeniste, je mourrai.

J'entends être courtois, mais je veux faire remarquer à mon très honorable ami qu'il a manqué de sincérité dans ses principes politiques. Et je suis porté à croire que les cultivateurs canadiens, à qui il s'adresse, ne seront point aussi disposés qu'autrefois à répondre à son appel. Car, comme classe, nous, cultivateurs canadiens, commençons à apprécier les avantages que nous offre le marché local qui s'est développé sous le régime de la protection. Le système du libre-échange avait plus de vogue avant que se produisit le développement industriel. Mais ce développement industriel, c'était ce à quoi tendait le régime de la protection pour créer un marché local pour les cultivateurs canadiens. On ne pouvait espérer avoir ce marché local avant qu'existât notre développement industriel.

[M. Wilcox.]

Mais, autrefois, mon très honorable ami disait que cela ne se pouvait; il disait que nous nous imposions des taxes onéreuses pour un but impossible à atteindre. Mais aujourd'hui, alors que les cultivateurs canadiens reçoivent pour leurs produits un prix égal à celui que reçoivent les cultivateurs de n'importe quelle partie du monde connu, il change d'opinion et dit: Messieurs les cultivateurs, vous gagnez trop. Il faut abolir les droits de douane.

Le ministre des Finances a déclaré ce qui suit—voir le hansard, page 2658:

La rareté d'argent dont le commerce universel a eu si gravement et si longtemps à souffrir et qui ne fait que commencer à se faire moins sentir, a certainement marqué la culmination d'un de ces cycles commerciaux si bien connus de ces économistes et caractérisés par des phénomènes également bien connus. D'abord, il y a surabondance de capital à prêter, on obtient l'argent facilement et à des taux peu élevés; cela favorise et soutient l'activité commerciale, il se fait un commerce profitable et les entreprises se développent rapidement. Qu'arrive-t-il ensuite? On emploie trop d'argent à faire des placements de tous repos, il y a insuffisance de valeurs liquides parmi les institutions financières, et il s'ensuit nécessairement, pour le rétablissement de l'équilibre, que le taux de l'intérêt monte et quand ce dernier état de choses a duré autant qu'il fallait pour l'accumulation d'un excédent de capital à prêter et pour l'abaissement, le crédit et le commerce diminuent.

Plus loin, il continue:

Sous le rapport du commerce, les perspectives pour l'avenir le plus rapproché me paraissent encourageantes. La confiance allant renaître et l'obtention de l'argent redevenir plus facile, la situation va s'améliorer graduellement.

La température de l'automne dernier ayant permis de faire plus de labour que d'ordinaire dans toutes les parties du Canada, la perspective de la production agricole est brillante, et nous pouvons nous attendre, cette année, au résultat le plus favorable concernant notre production agricole, de même que nos pêcheries, nos forêts et nos mines.

Or, en 1908, la rareté de l'argent était universelle. Mon honorable ami de Cap-Breton-sud (M. Carroll) a dit qu'il y a eu l'année dernière, au Canada, diminution dans le nombre des immigrants; il considère ce fait comme une preuve que les temps sont durs et il veut en rendre responsable le présent Gouvernement. Mais, voyons ce qui arriva pendant la crise financière de 1908. Voici les chiffres:

	Anglais.	Etrangers.	Etats-Unis.	Total.
1907-8. ..	120,182	83,975	58,312	262,469
1908-9. ..	52,901	34,175	59,832	146,908
Réductions pour l'année de dépression financière.				115,561

Or, si mon honorable ami de Cap-Breton-sud peut s'appuyer sur la diminution

de l'immigration pour attribuer la dureté des temps à ce Gouvernement, comment pourrait-il nier que la diminution de l'immigration au cours de la dernière dépression financière ne soit imputable à l'ancien Gouvernement?

En 1908-1909, le chiffre de notre commerce fut réduit de $11,000,000; celui de notre dette s'accrut de $46,000,000. Mais rien ne prouvait alors aux yeux de nos honorables adversaires que la dureté des temps fût imputable au parti libéral au pouvoir. Le ministre actuel des Finances de ce pays est un homme à larges vues. J'avoue que la première fois que j'ai entendu mentionner son nom comme ministre des Finances, je ne le connaissais point; tout ce que j'en savais, c'est qu'il avait quarante-sept ans. Mais je sais à présent que le premier ministre n'aurait pu mieux choisir dans toute l'étendue du Dominion. Il y a un instant, je parlais de l'augmentation de la dette du Canada en 1909. Quelle est la cause principale qui a orienté le Canada dans la voie de la prospérité?

En 1910, les cultivateurs canadiens de l'est à l'ouest, s'unirent dans un effort commun, et nous voyons, par les statistiques, que leurs produits dépassèrent de $4,000,000 ceux de l'année précédente. Ces produits représentant cette richesse extra expédié sur les marchés éloignés, par delà l'océan, rapportèrent des millions au Canada. Ces millions étant ajouté à la richesse commerciale du pays, le Canada continua sa marche vers la prospérité, mon honorable ami le ministre des Finances a précisement signalé ce fait dans son discours du budget. Il a dit que les conditions atmosphériques étaient bonnes l'automne dernier; que le sol était en bon état, et que si les cultivateurs obtiennent une bonne récolte, ce qu'il y a tout lieu d'espérer, la dépression commerciale actuelle sera une chose du passé. Cela démontre bien la position importante qu'occupent les agriculteurs de ce pays.

Quand la dépression commerciale est générale en ce pays, c'est à eux que ce Parlement demande de mettre l'épaule à la roue, de demander à la terre, notre mère commune, cette richesse qui, versée dans le commerce de ce pays, le fera avancer triomphalement dans le chemin du progrès et du développement.

Je tiens à faire insérer au hansard un résumé d'un rapport du ministre du Commerce et de l'Industrie concernant le revenu des terres du Canada. Il est rédigé ainsi qu'il suit:

Sur une superficie totale de 32,449,000 acres de terres labourées, la valeur de la récolte évaluée au prix moyen du marché local, s'est élevée à la somme totale de $511,951,000. La surface en blé était, l'année dernière, de 781,000 acres, dont 781,000 acres représentent la culture du blé d'automne, principalement dans l'Ontario et l'Alberta, mais aussi, pour une certaine partie, dans le Manitoba, la Saskatchewan et la Colombie-Anglaise. La production totale du blé a été de 199,236,000 boisseaux d'une valeur de $123,522,000. Le blé d'automne a produit 16,396,000 boisseaux évalués à $13,735,000. L'avoine récoltée sur 9,216,900 acres, a rapporté 361,733,000 boisseaux d'une valeur de $116-996,000, l'orge sur une surface de 1,415,200 acres, a donné 44,014,000 boisseaux d'une valeur de $20,405,000, et le lin cultivé sur une surface de 1,667,800 acres, a donné 21,681,500 boisseaux évalués à $19,626,000.

Voici ou je veux en venir: De 292,850 acres rapportant 56 boisseaux de maïs épluché, par acre, on a récolté un total de 24,569,800 boisseaux évalués à $10,325,040; et de 278,740 acres, rapportant 10 tonnes 74 de fourrage ou d'ensilage par acre, on a récolté 2,858,900 tonnes évaluées à $13,557,-500, ce qui forme une récolte totale qui rapporte au pays la somme de $25,-972,900. Si l'on étudie les conditions de l'agriculture dans la grande province d'Ontario, on remarque que chaque région particulière convient à une culture spéciale. La partie sud du comté d'Essex est une région propre à la culture des fruits. Plus loin vers l'est, dans les régions de Ridgetown et Highgate, se trouvent des milliers d'acres tout spécialement propres à la culture des pois. Plus à l'est encore, dans le magnifique comté de Wentworth, on trouve une région qui convient tout spécialement à la production des pommes. La région de Niagara convient surtout à la production des fruits. Dans les régions de Wellington et de Guelph se trouvent un grand nombre d'acres tout spécialement propres à l'élevage. Le point que je veux faire ressortir est celui-ci: dans cette partie de la province qui produit des fruits, par exemple, le cultivateur a droit de s'attendre à une protection modérée sur ce qu'il produit. Le tarif de 20 ou de 30 cents par boisseau sur les pois dont la culture est une spécialité dans la région de Ridgetown, donne, par la protection au producteur canadien de ce produit du sol, l'avantage d'avoir son propre marché.

En allant plus loin vers l'est dans la région où l'on cultive les fruits, on trouve des horticulteurs qui font un commerce profita-

ble. Pourquoi? Parce que le tarif les protège. Il y a quelques jours, lorsque j'étais forcément absent de la Chambre, l'honorable député de Kent-ouest (M. McCoig) a discuté la question du tabac. Je le félicite d'avoir soulevé cette question; il a bien fait, et je le ne critique pas—je suis pret à féliciter même un libéral lorsqu'il fait son devoir. Mais voici le point; la partie sud des comtés de Kent et Essex convient très bien pour la culture du tabac. Afin de stimuler cette industrie le Gouvernement fédéral a imposé un droit de 28 cents par livre sur le tabac. Lorsque le ministre du Revenu de l'intérieur faisait voter ses crédits, l'honorable député de Kent-ouest (M. McCoig) lui demanda s'il allait imposer un droit sur le tabac en feuilles afin de protéger le cultivateur. Le "Windsor Record" rapporte cet incident comme suit:

"J'étudierai la proposition de l'honorable député de Kent-ouest," répondit M. Nantel.

"Ce n'est pas une réponse satisfaisante ni suffisante," répliqua M. McCoig. "Le ministre est-il prêt, s'il constate que les choses sont dans l'état que prétendent les cultivateurs, d'appliquer le remède du tarif? Imposera-t-il un droit immédiatement afin de protéger les cultivateurs?"

Je soumets respectueusement que mon honorable ami devrait passer de ce côté (*la droite*) parce que c'est exactement la doctrine que nous professons. Si la doctrine libre-échangiste est une bonne chose, pourquoi n'aurions-nous pas le libre-échange du tabac, et si la politique de protection doit être celle du pays, appliquons-la d'abord également à tout le monde.

Quel est l'avis de l'honorable député au sujet du principal produit agricole dans la partie d'Essex et Kent—le maïs? Le Canada produit pour $10,325,400 de maïs. Ainsi que je l'ai dit, le cultivateur obtient une protection de 28 cents par livre sur son tabac; l'horticulteur qui demeure à moins de dix milles d'éloignement reçoit une protection de 30 cents par boisseau sur ses pêches; les cultivateurs des environs de Ridgetown et Highgate ont aussi une protection de 25 cents par boisseau, et des éleveurs dans le voisinage de Wellington sont aussi protégés. Je demande ou Gouvernement quelles bonnes raisons il peut apporter à l'appui de la protection qu'il accorde à mes voisins et la refuser aux cultivateurs de blé d'Inde dans le comté ou je demeure? Les honorables membres de la gauche demande l'admission du blé en franchise, mais ce sont plutôt les votes des électeurs qu'ils veulent, et non pas le blé libre. Nous avons déjà eu l'expérience de l'admission du maïs en franchise. Si le maïs libre n'est pas bonne chose pour les cultivateurs dans notre partie du pays, je ne crois pas que le blé libre soit désirable. Les tarifs de transports réduits de Chicago permettent aux cultivateurs des Etats-Unis de vendre leurs produits sur notre marché à conditions beaucoup plus favorables que nous le pouvons nous-mêmes. Je veux consigner ces tarifs de transports dans le hansard.

Ils montrent dans quelle position désavantageuse sont placés les cultivateurs de mon comté au sujet des tarifs de transports:

Chemin de fer du Grand-Tronc—Tarif du maïs sur les lacs, C. K. 102—Entrant en vigueur le 1er février 1909.

Depuis les élévateurs de Détroit jusqu'aux points de l'est dans le Canada. Encore en vigueur.

	Boisseau.	100 liv.	Tarif entre Windsor, 100 liv.
Et Niagara-Falls, Hamilton, Strathford et et Lucan	4½c.	8c.	8c.
Et les gares au nord de Guelph, Strathford et Lucan	4½c.	8c.	10c.
Gares au nord-est Georgetown et Hamilton; à Peterborough, Madock et Belleville inclusivement y compris les embranchements	5½c.	10c.	15 à 15c.
Gare à l'est de Belleville jusqu'à Lyn inclusivement	6½c.	11c.	16c.
Gares à l'est de Lyn, Ottawa, Hawkesbury et Rockland	8½c.	14½c.	
Gares sur le Vermont Central en Canada jusqu'à Waterloo, Que	7½c.	13c.	17c.
Gares sur l'Intercolonial à l'est de Ste-Rosalie jusqu'à la jonction de Lévis et St-Henri, inclusivement	8½c.	14½c.	20 à 22½c.
Gares jusqu'à St-Jean, (N.-B.), Moncton, Humphreys, Halifax, Dartmouth, Truro, New-Glasgow, Amherst, (N.-E.)	9c.	16c.	22½ à 25c.
Gares depuis la jonction Windsor, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Pictou	9c.	16c.	25½c.
Gares à l'est de Lévis et intermédiaires jusqu'à Halifax et New-Glasgow	10c.	17½c.	22½ à 28c.
Gares jusqu'à Point-Tupper, Sydney, North-Sydney et Mulgrave, inclusivement	12c.	21½c.	27 à 28c.
Fredericton, (N.-B.)	10c.	17½c.	22½c.

Il existe un bulletin d'expédition du Pacifique-Canadien en vertu duquel un wagon chargé de maïs a été expédié de Gilbert's-Bend, Indiana, 300 milles au dela de Chicago, a traversé la frontière, traversé notre région où l'on cultive le maïs. . . .

M. A. W. WILSON: Votre propre chemin de fer.

M. WILCOX: Oui, monsieur l'Orateur, il l'a transporté jusque dans la partie est d'Ontario aux mêmes taux que nous aurions eu à payer nous-mêmes.

M. CHISHOLM: Quel est le chemin de fer qui a fait cela?

M. WILCOX: Le Pacifique-Canadien.

Une VOIX: Quelle est la date?

M. WILCOX: Le 28 janvier 1913. Je dis que cela n'est pas juste. Je prétends que si nous devons avoir la protection dans ce pays, elle doit être appliquée d'une façon juste et équitable pour tout le monde, et il n'y a pas de raison qui puisse obliger les cultivateurs à cultiver et vendre leur maïs sur un marché libre, lorsque les Etats-Unis produisent les sept huitièmes de la récolte de maïs du monde entier, et lorsque tous les autres produits agricoles ont droit de recevoir, et reçoivent les avantages d'un tarif protecteur.

L'histoire politique du pays pendant les quinze dernières années me démontre que la plus grande faiblesse de notre système de gouvernement a été que c'était virtuellement le gouvernement par un seul homme. Je comprends qu'un gouvernement de parti soit l'expression de l'opinion publique, et que les députés sont élus au Parlement parce qu'ils représentent la majorité de l'opinion dans leurs comtés. Voici ce que l'honorable Edward Blake disait:

> Je comprends que le devoir d'un chef est d'être, autant que possible, le chef de tout son parti, et non pas seulement d'une fraction. Il doit rechercher le sens commun, et ce que je pourrais appeler la moyenne de l'opinion des partis sur les questions d'intérêt public du jour; il doit diriger en respectant la liberté individuelle tandis qu'il est lui-même guidé par cette opinion; il doit veiller à ce que la moyenne de l'opinion ainsi établie soit réellement représentée. . . . On a dit avec raison qu'aucun chef de parti ne pouvait réussir s'il était obligé de former lui-même l'opinion sur toutes les questions possibles.

Je suis porté à croire que le chef du parti libéral pendant les quinze dernières années n'a pas basé sa politique sur l'opinion de ses partisans. Je crois que l'on a des preuves à cet effet. Nous nous rappelons ce qui a eu lieu en 1897 lorsque mon très honorable ami dans le secret du cabinet et lorsque le Parlement n'était pas en session, a fait un contrat en bonne et due forme avec MacKenzie et Mann pour construire un chemin de fer dans le Yukon. Lorsque ce bill fut soumis au Parlement, la Chambre des communes le combattit et le Sénat le tua. La ligne fut construite subséquemment, et le Gouvernement n'ayant pas d'argent pour payer, le Parlement fut obligé de voter, $282,000 de dommages à MacKenzie et Mann pour rupture de contrat. Ce n'est pas d'après ce principe que doit fonctionner un gouvernement constitutionnel. Je sais très bien que le caucus ramena la discipline dans les rangs. Il y avait des places de juges, de commissaires, etc., à donner, mais le fait n'en reste pas moins que MM. Tarte, Sifton et Emmerson furent obligés de sortir du Gouvernement. M. Bourassa, un homme d'une certaine indépendance, dut aussi abandonner le parti; M. Richardson, un représentant du grand et robuste Ouest ayant exprimé des opinions un peu indépendantes dut aussi se retirer du parti libéral, et M. A. G. Blair, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, dut aussi se démettre lorsque fut présenté à la Chambre une question des plus sérieuse au sujet de laquelle il devait avoir, je crois, quelque chose à dire. L'extrait suivant a été pris dans un discours prononcé dans cette Chambre, en 1904, par le premier ministre actuel:

> Lorsque le projet fut examiné par le comité, au mois de juin 1903, quelques députés des environs de Québec demandèrent au président et au gérant du Grand-Tronc de prolonger le chemin proposé jusqu'à la ville de Québec. Cette demande fut suivie d'une autre également en faveur d'un prolongement de la ligne jusqu'à Moncton (N.-B.), et les représentants de la compagnie du Grand-Tronc consentirent aux deux prolongements. Il y eut alors des négociations privées, à l'insu du ministre des Chemins de fer, l'honorable M. Blair, entre sir Wilfrid Laurier et M. Hayes, représentant le Grand-Tronc, et il en résulta que le Gouvernement entreprit la construction de ces deux prolongements, et d'une ligne d'environ 900 milles partant d'un point au nord de North-Bay jusqu'à Winnipeg que le Grand-Tronc avait proposé de construire.

Nous voyons là mon très honorable ami le chef de l'opposition faire avec les représentants du Grand-Tronc un marché secret par lequel il s'engageait à construire la division à l'est de Québec, que l'on reconnaît aujourd'hui avoir causé une dépense inutile de $35,000,000. Par ce marché, conclu secrètement à l'insu du ministre des

Chemins de fer, mon très honorable ami a, à mon avis, mis autour du cou du peuple une corde qui ne se déserrera pas d'ici plusieurs générations.

Mon très honorable ami a exercé aussi une grande pression sur l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), parce que celui-ci, dans le discours dans lequel il a défendu son administration, a dit à la séance du 24 mars 1914, au sujet de l'accès de la ligne à Winnipeg, ce qui suit:

Je parcourus a pied la voie projetée le long du Nord-Canadien. Ensuite je suivis de la même manière le tracé projeté pour donner une entrée en ligne droite dans la ville de Winnipeg et je revins à Ottawa. Je dis au premier ministre d'alors que mon opinion était immuable, que c'était l'entrée convenable pour le Transcontinental et que je ne modifierais pas ma décision.

Je tiens à répéter que j'en suis aussi fier que de tout ce que j'ai pu faire dans ma vie d'homme public. Quand une pression fut exercée sur moi pour me pousser à changer d'avis, je suis allé plus loin encore et je ne commets pas d'indiscrétion en disant que j'ai déclaré à mon chef que s'il cherchait à changer cette entrée à Winnipeg, je lui remettrais mon portefeuille de ministre des Chemins de fer.

Ce qu'a dit l'honorable député de Renfrew-sud se résume à ceci: J'ai agi à ma guise et par suite j'ai accompli la plus grande œuvre de ma vie publique.

Le Gouvernement actuel mérite des félicitations pour l'esprit de progrès dont il a fait preuve au sujet de l'établissement de la poste rurale. Le ministre des Postes qui doit parler ainsi n'a pas été le premier à dire que nous aurions la poste rurale. Si je ne me trompe, celui qui en a parlé le premier, c'est le très honorable Robert Laird Borden, dans son manifeste d'Halifax. L'ex-ministre des Postes a déclaré subséquemment, à Sainte-Catherine, qu'il établissait la poste rurale, mais seulement sur les lignes postales déjà ouvertes, c'est-à-dire là où l'on avait fait des contrats pour le transport des dépêches entre les gares et les bureaux de poste. L'article premier des règlements des postes pour l'année 1909, concernant le factage rural, dit:

Le ministère des Postes a décidé de délivrer et de recueillir les dépêches postales à et de personnes résidant dans les districts ruraux longeant la et contigus à la ligne de parcours de toutes routes de diligence déjà établies et ayant une longueur d'un mille ou plus, sur réception d'une pétition dûment signée pour ce service de la part des habitants de chacun des districts ruraux traversés par ces routes de diligence.

Voilà où en était la question de la poste rurale sous l'ancien Gouvernement, mais sitôt arrivé au pouvoir, le Gouvernement actuel adopta une méthode toute nouvelle et publia en ces termes ce qu'il entendait faire au sujet de la poste rurale:

Au sujet de l'inauguration de la poste rurale et de l'attitude du ministère à cet égard, permettez-moi de dire que le ministère a décidé, sur la proposition de la majorité des députés et afin de donner satisfaction au pays en général, d'adopter pour l'établissement de la poste rurale dans tout le Dominion une politique ayant pour objet la création d'un réseau de ligne dans les districts où les besoins s'en fait sentir.

Remarquez bien: "Sur la proposition de la majorité des députés." Voilà une façon pratique, constitutionnelle, franche et ouverte d'établir la poste rurale. Cela vaut mieux que de s'enfermer ou de se dérober en compagnie de représentants du Grand-Tronc-Pacifique ou d'autres chemins de fer. Grâce à l'avis que le Gouvernement actuel a fait publier, j'ai pu établir la poste rurale dans la division nord d'Essex sur une distance de 420 milles, ce qui permet à 2,000 cultivateurs de recevoir ou d'envoyer des dépêches ou colis tous les jours. Aussi en sont-ils très satisfaits. Je regrette beaucoup que l'ancien ministre des Postes n'ait pas montré assez d'esprit de progrès pour mettre en pratique l'idée de la poste rurale; il y a des années que nous jouirions de ce service bienfaisant.

Je pense que malgré les circonstances où il s'est trouvé pour travailler; que malgré une opposition aussi violente que déraisonnable aux mesures qu'il avait promises au peuple, le Gouvernement actuel a tenu plus qu'aucun autre qui ait existé depuis une génération, une attitude conforme aux exigences du progrès. Ce qu'il a fait en deux ans et demi, écoulés comme un rêve depuis les dernières élections, excepté pour la gauche qui a trouvé ce temps bien long. Il a entrepris l'exécution des grands projets que voici:

L'extension des frontières des provinces d'Ontario, de Québec et de Manitoba.

L'encouragement de l'agriculture au moyen d'un bill accordant dix millions de piastres à être dépensés en dix ans pour l'instruction agricole dans tout le Canada.

La convention avec les Antilles, y compris l'établissement d'un meilleur service de steamers.

La réduction du tarif pour envoi de câblogrammes aux Antilles ou dans les Iles-Britanniques.

L'inauguration d'un service postal trihebdomadaire très amélioré entre le Canada et la Grande-Bretagne.

Les nouveaux arrangements concernant l'assurance maritime sur le Saint-Laurent

et la réduction des tarifs jusqu'à Halifax.

Le magnifique bassin de radoub en voie de construction à Québec et les bassins de radoub d'Halifax et d'Esquimalt dont la construction est projetée.

Le bill établissant des pensions en faveur des vétérans de la campagne contre les fénians.

Le bill d'assistance navale (rejeté par le Sénat).

Le bill des grands chemins affectant $2,500,000 à la construction de chemins dans l'espace de deux ans (rejeté par le Sénat).

Le bill des embranchements de chemins de fer, pourvoyant à l'acquisition d'embranchements dans Québec et les Provinces maritimes pour achever l'Intercolonial (rejeté par le Sénat).

Le bill pour établir le service des colis postaux inauguré récemment.

Le développement de nos ports nationaux d'Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Toronto, Hamilton, Port-Arthur, Fort-William, Vancouver et Victoria.

Le parachèvement prochain du Transcontinental.

La construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, déjà si avancé que 150 milles ont été ballastés et que la moitié des travaux a été achevée en 1914.

Les travaux adjugés sur deux sections sur trois du canal Welland, et à être bientôt adjugés pour deux autres sections.

La construction d'un élévateur maritime de l'Etat, à Port-Arthur, pour la manutention de 2,500,000 minots de blé.

L'adoption d'une politique ayant pour objet d'établir, à l'intérieur, des élévateurs terminaux de l'Etat, deux contrats ayant été adjugés à cette fin, à Saskatchewan et à Moosejaw.

Il est fort regrettable que les mesures ministérielles ayant pour objet le bien de tout le pays aient été tenues en échec par le Sénat. Il est vraiment regrettable que le Sénat ait rejeté le bill des grands chemins. Mais je me rappelle les mots d'Edward Blake:

> Autant voudrait demander à un loup de choisir un chien de berger pour protéger le troupeau contre les ravages du loup, que de demander au Sénat canadien, tel qu'il est maintenant constitué, de faire son devoir envers ce grand pays, ou envers l'empire s'il pensait diminuer par là les occasions de faire de l'opposition, dans un but politique, à la Chambre des communes.

Donc, en voilà autant qu'aucun gouvernement devrait être content d'en avoir fait dans le court espace de deux ans. Je n'exagère pas en disant que le Gouvernement actuel fait de son mieux pour donner effet à la volonté populaire. Le premier ministre a publié un manifeste où il énonçait sa politique. Cette politique a triomphé auprès du peuple et il a été élu. Maintenant il travaille de toutes ses forces à exécuter les promesses qu'il a faites au peuple en 1911. J'ai confiance que ce qu'il aura fait sera reconnu conforme aux véritables intérêts du pays et que le peuple admettra que son administration a été honnête et consciencieuse.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Monsieur l'Orateur, j'espère ne pas retenir trop longtemps l'attention de la Chambre par les remarques que je vais faire sur les questions actuelles. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox).

L'honorable député s'est montré fort heureux de citer une autorité, très importante à ses yeux, à l'encontre du libre-échange que personne ne prêche ici. Il a cité M. Ellis Barker pour prouver que le libre-échange a amené la pauvreté et le dénûment en Angleterre, aujourd'hui le plus prospère de tous les pays et qui a pu le mieux supporter le cycle de dépression commerciale et de malaise financier que le monde entier a eu à subir depuis quelque temps. Mais en citant M. Ellis Barker, mon honorable ami n'imaginait pas supposer, que sous l'empire d'un tarif de protection il n'y a pas lieu de nous engager ici dans un débat académique, je me contenterai de réfuter l'argument de l'honorable député en citant quelques lignes de la "Gazette", de Montréal, numéro d'hier; elles font voir dans quelle situation nous nous trouvons, sous le règne d'un Gouvernement ami de la protection et qui se vante de tenir à l'imposition de droits protecteurs élevés—et cependant, nous sommes censés ne pas être encore trop mal partagés, même pendant ce temps de gêne et de malaise financier dont souffrent toutes les parties du monde. La "Gazette" parle de ce qui se passe non pas dans le comté d'Essex ni dans la jolie ville de Windsor, mais dans la petite ville de Montréal et chez sa riche population. Voici ce que j'ai lu:

> Plus de dénûment que pendant l'hiver. Refuges gratuits plus difficiles à trouver. Demandes d'abri en plus grand nombre et ouvrage plus rare. Des sans-travail plein la ville, pendant que des immigrants en quête d'ouvrage viennent augmenter le nombre de ces pauvres

diables, disent les zélateurs des œuvres de bienfaisance.

Encore quelques lignes:

La situation engendrée par le chômage et le dénûment dans la ville pendant un hiver exceptionnellement rigoureux ne s'est pas du tout améliorée à l'approche du printemps et est peut-être pire qu'elle ne l'était au milieu de l'hiver. Telle est l'opinion unanime des directeurs des différents refuges gratuits ou à bon marché de Montréal, qui voient peut-être ces malheureux de plus près que n'importe qui.

Et il y a toute une colonne de consacrée à la citation de faits et de chiffres concernant l'état de gêne qui existe à Montréal.

L'honorable député s'est déclaré partisan ardent. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il le soit, je le suis moi-même. Je crois au gouvernement de parti et, à ce sujet, nous sommes, mon honorable ami et moi, en excellente compagnie, Edmund Burke lui-même, le plus grand parlementaire du dix-huitième siècle, a déclaré que le gouvernement de parti était le meilleur moyen que l'homme eût jamais découvert pour gouverner les hommes. Mon honorable ami appartient au parti conservateur et moi je suis fier d'appartenir au parti libéral. A mes yeux son parti représente la réaction, et le parti libéral, le progrès.

En lisant l'exposé budgétaire de l'honorable ministre des Finances, je ne puis m'empêcher de voir que l'esprit de réaction le caractérise comme il caractérise le parti auquel appartient l'honorable ministre.

C'est là un budget réactionnaire au plus haut point, une soumission complète aux exigences des manufacturiers du Canada. Le pays attendait avec impatience un abaissement général des droits, et le voici lié à un tarif qui a monté. A part une réduction de 5 p. 100 sur certains instruments aratoires, le tarif, cette année, ignore entièrement l'importante classe des cultivateurs; il traite avec insouciance les réclamations si justement fondées de l'Ouest. Contre ceux qui demandaient à grands cris une réduction de la taxe, le ministre s'est barricadé. Je ne m'en étonne point, et personne ne s'en étonnera. Le commerce et l'industrie ont toutes les faveurs du Gouvernement actuel, qui leur doit la victoire du 21 septembre 1911, et qui, aujourd'hui, les en récompense. Pour les cultivateurs, on leur tourne le dos, et l'on renvoie le consommateur à l'époque lointaine où la commission d'enquête sur la cherté de la vie jugera bon de présenter un rapport. Considérant les conséquences de ce budget réactionnaire, avec sa tendance à faire monter le tarif, je serais porté à dire, répétant une parole historique: Ceci est plus qu'un crime; c'est une faute.

Mon honorable ami le ministre des Finances a débuté par une déclaration de principes. Il a dit qu'à compter de ce jour le Gouvernement dont il est membre et le parti auquel il appartient soutiendraient la politique nationale. Aussi ne s'est-il pas fait faute de parsemer son discours—un très habile discours—de railleries à l'endroit de ceux d'entre nous qui persistent à croire que la réciprocité, après tout, n'était pas chose si facile pour le Canada.

Puisqu'il a jugé à propos de faire cette déclaration de principes en faveur d'un haut protectionnisme, me serait-il permis de lui montrer, par un aperçu historique, ce que l'on a voulu dès l'abord que fût la protection dans ce pays? Peut-être sera-t-il de mode pendant quelques mois de se railler de la réciprocité et de dire que le parti libéral s'est trompé grossièrement en 1910 et 1911 en prêchant cette politique. Je crois néanmoins pouvoir aisément démontrer, et vous-même, monsieur l'Orateur, pouvez, je crois, faire comprendre à ceux qui siègent à votre droite, que se moquer de la réciprocité, c'est diffamer le parti auquel ils appartiennent, c'est tourner en ridicule une politique qui est la leur et condamner celui qui, autrefois, les menait à la victoire. Sir John A. Macdonald a été lui-même, comme vous le savez parfaitement, un zélé défenseur de la réciprocité. Cette politique dite nationale qu'il a aidé à établir devait, à son sentiment, préparer les voies à la réciprocité; elle devait—pour me servir de son propre langage—être la clef qui ouvre les portes de plus grands marchés, elle devait servir à renverser les barrières qui se dressent entre ce pays et les Etats-Unis d'Amérique.

Or, qu'est-il arrivé en 1877, lorsque sir John A. Macdonald occupait le siège qu'occupe aujourd'hui le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier)? Nous avions à cette époque un bas tarif. Le premier ministre était alors l'honorable Alexander Mackenzie. Nous passions à travers une crise économique qui menaçait non seulement le Canada, mais aussi les Etats-Unis et le monde entier. Sir John A. Macdonald guettait sa chance de faire croire à l'électeur canadien que l'heure était venue d'un changement. Le 7 mars 1877, il proposait à cette Chambre l'ordre du jour qui suit:

Cette Chambre est d'avis que le bien du Canada requiert l'adoption d'une politique nationale qui, entre autres choses, rendra la prospérité à nos industries devenues si languissantes, empêchera que le Canada ne devienne pour l'étranger un déversoir, encouragera et activera le commerce entre les provinces, et, tendant, comme elle le devra, à établir entre nos voisins et nous une réciprocité de tarifs dans la mesure que le demandent les intérêts variés du Canada, contribuera pour beaucoup à procurer avec le temps à ce pays une réciprocité de commerce.

Quand donc mes honorables amis de la droite se moquent de la réciprocité, c'est la protection elle-même qu'ils raillent, cette protection qui, au dire de sir John A. Macdonald, l'illustre chef de leur parti, avait pour objet à l'origine d'établir entre le Canada et les Etats-Unis une réciprocité de commerce. Qu'est-il arrivé ensuite? Sir John A. Macdonald devenait en 1878 le premier ministre du Canada. En 1879, son ministre des Finances, sir Leonard Tilley, présentait à la Chambre un nouveau tarif de douanes. Je ne fais que répéter ce qui déjà a été dit bien souvent devant cette Chambre, mais il est bon que la jeune génération des tories sache ce que ses devanciers ont fait dans cette Chambre des communes. Dans cette loi de douanes de 1879 présentée par sir Leonard Tilley, il y avait ceci à l'article 6:

Toutes les choses suivantes, savoir: les animaux de toute espèce, les fruits, le foin, la paille, le son, les graines de toute sorte, les légumes (y compris les pommes de terre et autres racines), les plantes, arbres et arbrisseaux, la houille et le coke, le sel, le houblon, le blé, les pois et fèves, l'orge et les farines de blé, de seigle, de maïs et d'avoine. . . .

Et ceatera, et ceatera.

. . . pourront être importés au Canada francs de droit, ou à un taux de droit moindre que celui prescrit par le présent acte, sur proclamation du gouverneur en conseil, qui pourra être promulguée lorsqu'il apparaîtra à sa satisfaction que les articles identiques du Canada peuvent être importés en franchise aux Etats-Unis, ou sur paiement d'un droit n'excédant pas celui dont ils seront frappés en vertu de cette proclamation lorsqu'ils seront importés en Canada.

Vous avez dans cet article à peu de chose près la même liste qui avait été insérée dans le fameux pacte de réciprocité connu sous le nom de convention Knox-Fielding de 1910-1911. Voilà quelle a été la politique des conservateurs pendant plusieurs années. Cet article est resté dans la loi des douanes jusqu'à tout dernièrement. Mais il y a eu entre les partis politiques cette différence que, pendant plusieurs années, le parti conservateur a vainement tenté d'obtenir des concessions du gouvernement de Washington; il a, étant au pouvoir, fait partir pour la Maison Blanche maint envoyé, mais toujours sans succès. Ayant à son tour essuyé à Washington une rebuffade, le parti libéral arrivé au pouvoir a déclaré que jamais plus il n'y retournerait.

Nous avons attendu l'occasion, laquelle s'est présentée en 1910-1911 lorsque le président des Etats-Unis a fait partir pour le Canada des commissaires, afin de s'assurer si notre pays serait prêt à conclure une convention douanière. Voilà la différence entre les deux partis. Ils ont l'un et l'autre pendant au moins un demi-siècle prêché la réciprocité. La différence entre le parti conservateur et le parti libéral, c'est que les conservateurs ont envoyé des délégués à Washington, pendant que, sous le régime libéral, c'est de Washington que l'on est venu à Ottawa.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours de mon honorable ami le député de Saint-Antoine (M. Ames). C'est un homme d'une haute éducation, qui connaît fort bien la politique de ce pays, et ses remarques sont toujours intéressantes. Afin de noircir autant que possible, je ne dis pas la réputation, mais l'histoire du parti libéral pendant les seize années qu'il a été au pouvoir, l'honorable député a dû se servir de mots latins. Il n'a pu trouver dans la langue anglaise ni dans la langue française de mots capables de décrire le régime du très honorable chef de l'opposition, et il a eu recours à sa connaissance des lois romaines pour y trouver que la seule expression dont il pouvait se servir, c'était *hereditas damnosa*. A plusieurs reprises, dans sa harangue de l'autre jour, il a qualifié d'*hereditas damnosa* l'administration du très honorable député. Afin de justifier l'appui qu'il donne au ministère conservateur et de condamner l'ancien Gouvernement, il a présenté quelques chiffres comparatifs. Par l'usage qu'il a fait de ces chiffres, mon honorable ami m'a rappelé une petite histoire que sir Richard Cartwright racontait un jour dans une réunion publique à Toronto.

Une assemblée avait eu lieu la veille au club Albany, et mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) avait été, même dans les jours sombres de 1893, assez ingénieux pour découvrir, à l'aide de chiffres et de tableaux, que ce pays était extraordinairement prospère. Adressant la parole le lendemain à l'assemblée et parlant de deux hommes dont je tairai les noms, sir Richard Cartwright disait: "Il est possible de démontrer presque n'importe quoi par la règle des moyennes. Par cette règle, je pourrais, par exemple, prouver que monsieur un tel est honnête, et

démontrer pareillement que monsieur un tel est peu véridique". Il en est de même de mon honorable ami de Saint-Antoine. A lire son discours, celui qui ne connaîtrait rien de la politique actuelle du Canada croirait que tout marche bien sous le Gouvernement actuel.

Avant de passer à un examen de ce qu'a fait depuis deux ans et demi le ministère, je rappellerai, si on me le permet, certains événements et certains chiffres qui répondront aux remarques quelque peu tumultueuses de l'honorable député de Saint-Antoine à l'endroit du régime libéral. En 1897, le ci-devant ministre des Finances, M. Fielding, proposait à cette Chambre une politique qui a, je crois, valu au Canada quinze années d'une prospérité sans bornes. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre encore une fois quels changements ce tarif de M. Fielding a amenés dans le pays. Le dernier de ceux qui ont pris la parole avant moi s'est plu à dire, comme tant d'autres l'ont déjà fait, que M. Fielding n'avait à peu près rien changé à l'ancienne loi de douanes; mais il me suffira de mentionner la préférence anglaise, qui a réduit d'un tiers la taxe imposée sur le peuple de ce pays, pour montrer qu'un immense changement a été effectué par l'introduction du régime douanier de 1897. D'ailleurs, c'est par ses résultats que l'on juge une politique fiscale. Si nous devions juger de celle-là par ce qu'en a dit le chef de la gauche d'alors (sir Charles Tupper), on serait assez naturellement porté à croire que ce beau pays a été pendant quinze ans bien mal administré. Apprenant qu'un régime de faveur allait être établi par le gouvernement canadien au bénéfice de l'Angleterre, que le droit spécifique serait supprimé et que certains des droits *ad valorem* seraient diminués, sir Charles Tupper a parlé dans les termes qui suivent:

> Or, quel est le résultat? Le résultat c'est que le tarif est mis en vigueur, et l'honorable membre n'ignore pas que déjà les industries de notre pays sont paralysées en conséquence. Tandis que nos adversaires triomphent et se réjouissent malicieusement de la destruction des industries canadiennes, je lis dans la "Gazette" de Montréal la lamentation, la triste lamentation de ces industries, les manufacturiers venant les uns après les autres déclarer que leurs établissements sont ruinés, que leurs usines vont être forcées de fermer leurs portes et qu'ils se voient menacés d'un retour au déplorable état de choses qui existait du temps où l'honorable député préopinant était chargé d'orienter la politique fiscale de notre pays. Je dis que jamais injustice aussi criante n'a été infligé au Canada.

Telle fut la prédiction faite par sir Charles Tupper en 1897.

[M. Lemieux.]

M. HENDERSON: Cette déclaration a été lue en cette enceinte à mainte et mainte reprise au cours de la présente session. L'honorable député voudra-t-il bien me dire si sir Charles Tupper, lorsqu'il prononçait ce discours, avait en vue le premier tarif déposé par M. Fielding, ou celui que M. Fielding a subséquemment mis en vigueur?

M. LEMIEUX: Je ne saisis pas bien la distinction que veut faire l'honorable député.

M. HENDERSON: L'honorable député n'a pas oublié, sans doute, que le tarif fut modifié à plusieurs reprises avant d'avoir force de loi, et les paroles de sir Charles Tupper visaient le tarif sous sa forme première et sans les modifications importantes qui y furent faites subséquemment.

M. LEMIEUX: Je faisais partie de la députation, et j'ai gardé un assez fidèle souvenir de ce qui s'est passé dans le temps. Le tarif Fielding figure aujourd'hui dans notre recueil de lois, et c'est là le tarif qui fut l'objet des attaques de l'opposition et de son leader d'alors. La mesure particulièrement visée par ces paroles de sir Charles Tupper, c'était celle par laquelle M. Fielding établissait le régime préférentiel anglais. Quels furent les résultats de cette mesure? Les recettes du Trésor en 1896 s'étaient élevées en chiffres ronds à $36,618,000; en 1911, quinze ans après, elles s'élevèrent à $117,000,000, en d'autres termes, elles triplèrent. Sir Charles Tupper, en 1896, termina l'exercice financier avec un déficit, en chiffres ronds, de $519,000; en 1911, nous arrivâmes à la fin de l'exercice financier avec un excédent de $30,500,000.

En douze ans, nos adversaires eurent une moyenne de déficits de $415,508; nous, en quatorze ans, nous eûmes une moyenne d'excédents de $10,471,371. Voyons maintenant les statistiques du commerce. En 1896, le total des échanges fut de $239,025,360; en 1911, ce total s'élevait à $728,000,000; c'est-à-dire que de 1868 à 1896, abstraction faite, bien entendu, des cinq années du régime Mackenzie, qui ne sont qu'un accident, l'augmentation en vingt-huit ans a été de $123,000,000. L'augmentation de 1896 à 1911 a été de $410,000,000; trois fois plus de revenu et trois fois plus de commerce. Quant à nos échanges avec la Grande-Bretagne, en 1896-1897, ils formaient en chiffres ronds $106,000,000; en 1910-1911, ils atteignirent le chiffre de $246,573,720. L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) passe pour être le plus impérialiste des impérialistes. Qui donc a établi le régime

préférentiel anglais à l'avantage de la métropole? Et qui donc a combattu la motion dont la Chambre fut saisie en 1900 par l'honorable député d'Halifax d'alors (depuis monsieur le juge Russell)? Le parti conservateur, comme un seul homme, combattit la mesure.

L'honorable représentant de Saint-Antoine a des intérêts dans les manufactures et, en outre, il habite Montréal. Montréal est le grand centre industriel du pays. En 1896, la population de Montréal était de 249,000 âmes; en 1910, elle atteignit 550,000 âmes, soit un surcroît de 301,000 dans l'espace de quatorze ans. En 1896, la valeur de la propriété à Montréal était de $170,731,000, et en 1910 elle atteignait $426,550,000, soit une augmentation, en quatorze ans, de $255,818,000. Telle est, en somme, l'*hereditas damnosa* dont a parlé l'honorable député de Saint-Antoine. En réalité, jamais les recettes du Trésor ne furent aussi abondantes, jamais le commerce ne fut aussi actif, jamais les industries canadiennes ne furent aussi prospères que sous le régime libéral de 1896 à 1911. Pour le Canada ce fut une période d'expansion non seulement commerciale, mais aussi nationale. Nos adversaires s'écrieront peut-être: Mais vous avez maintenu la même politique dite nationale. Si nous avons maintenu la même ancienne Politique nationale, nous nous sommes servis de l'outil même dont nos adversaires se servaient avant 1896 pour gouverner le pays, et avec quels résultats? Prenons les quatorze années qui ont précédé et les quatorze années qui ont suivi 1896. Durant les quatorze années du régime conservateur qui ont pris fin en 1896, les importations ont décru de 14 millions. Au cours des quatorze dernières années du régime libéral, les importations se sont accrues de 300 millions. Durant les quatorze dernières années du régime conservateur, les exportations se sont accrues de 22 millions; dans les quatorze dernières années du régime libéral, les exportations se sont accrues de 171 millions. Le commerce total du Canada durant les quatorze dernières années du régime conservateur s'est accru de $8,500,000. Durant les quatorze années du régime libéral, le commerce total s'est accru de $471,000,000. Aussi sommes-nous fiers de nous remémorer l'histoire de ce régime libéral. L'augmentation du commerce par tête a été plus forte pour le Canada que pour tout autre pays du monde. Au surplus, l'Ouest, qui n'était auparavant qu'une solitude, a été colonisé au cours de cette période. Nous avons résolu le problème des transports, nous avons jeté les bases de nouvelles provinces dans l'Ouest, nous avons établi la commission des chemins de fer, laquelle en ces derniers temps a, dans une si notable mesure, allégé le fardeau des contribuables de l'Ouest. Au point de vue national, jamais le Canada n'a fait aussi grande figure que sous le régime libéral, non seulement aux yeux de l'empire anglais, mais aux yeux de tout l'univers.

L'honorable député de Saint-Antoine est un grand impérialiste en paroles. J'ai rappelé, il y a un instant, que c'est nous, les libéraux, qui avons établi le régime préférentiel anglais, condamné par le représentant de Saint-Antoine. Aujourd'hui les cultivateurs de l'Ouest demandent à grands cris le relèvement du tarif préférentiel anglais. L'honorable représentant de Saint-Antoine est un grand ami de la métropole, un bien meilleur ami que nous membres de la gauche. Va-t-il insister auprès de ses collègues des banquettes ministérielles pour que le tarif préférentiel anglais soit relevé? Ce serait là de l'impérialisme pratique, et non pas du rêve impérialiste. Comme chacun sait, des années durant, les hommes d'Etat anglais agitèrent un projet de fédération impériale. Les journaux discutèrent la question.

L'Imperial Federation League, composée d'hommes de grands talents et de sincères patriotes, fut fondée. Mais nous savons tous qu'elle échoua. Lord Roseberry, lui-même, président de la ligue, en 1899, s'exprima ainsi:

> Vous pouvez être parfaitement persuadés que, quelles que soient vos vues, et quels que soient vos efforts, la fédération impériale sous une forme quelconque constitue un rêve irréalisable.

Si la fédération impériale est un rêve irréalisable, il est certain que nous du parti libéral nous avons fait de la coopération impériale une réalité. Le leader actuel de l'opposition et son ministre des Finances, M. Fielding, ont réalisé ce grand projet de coopération impériale par l'établissement du régime préférentiel anglais. Nos adversaires nous font parfois le reproche de n'avoir rien reçu en retour. C'est vrai, mais le Canada, du fait du régime préférentiel anglais, est sorti grandi des diverses conférences impériales. Dans l'intérêt de ceux qui sont portés à douter de l'excellence de ce régime, on me permettra de citer quelques lignes d'un discours prononcé il n'y a pas très longtemps par M. Lloyd George, le présent chancelier de l'Echiquier en Grande-Bretagne. Voici comment il s'est exprimé:

> Le tarif préférentiel anglais a eu un effet marqué sur le mouvement de nos exportations au Canada. Les tarifs préférentiels de l'Afri-

que du Sud et de la Nouvelle-Zélande n'ont pas encore beaucoup subi l'épreuve de l'expérience; mais je suis bien persuadé que dans une certaine mesure les résultats heureux qui ont été produits par l'initiative du Canada à cet égard se produiront aussi en ce qui les regarde. Bien entendu, la même observation est applicable à l'Australie; et la Grande-Bretagne se sent reconnaissante, et avec raison, non seulement à cause des concessions qu'on propose de lui faire, mais encore plus à cause de l'esprit de camaraderie, et je dirai même d'affection, qui a inspiré cette nouvelle attitude.

J'ai dit que l'établissement du régime préférentiel anglais avait eu l'effet de grandir le Canada. Je devrais dire que le Canada est sorti grandi du fait de sa participation aux diverses conférences impériales tenues depuis le jubilé de 1897 jusqu'à 1911 inclusivement. Me permettra-t-on d'indiquer quelques-uns (et quelques-uns seulement) des avantages assurés au Canada du fait de sa participation aux conférences impériales? Tout d'abord, nous sommes maintenant sur un pied d'égalité avec la métropole elle-même. Naguère, ces conférences portaient le nom de conférences coloniales; aujourd'hui on les désigne sous le nom de conférences impériales, et elles sont convoquées comme telles. Naguère, le secrétaire d'Etat des colonies présidait à ces conférences; aujourd'hui c'est le premier ministre de la Grande-Bretagne qui est d'office le président de ces conférences. En 1907, la résolution suivante fut unanimement adoptée:

Il est de l'intérêt de l'empire qu'une conférence, désignée conférence impériale, soit convoquée tous les quatre ans, pour la discussion et la délibération, par le gouvernement de Sa Majesté, et les gouvernements des établissements autonomes d'outre-mer, de toutes questions d'intérêt commun.

Les rapports ne sont plus du tout les mêmes entre la métropole et les grands dominions d'outre-mer. Le ministère des colonies ne tient plus le Canada en tutelle. Le premier ministre du Canada est à même de discuter toutes les grandes questions sur un pied d'égalité avec le premier ministre de la Grande-Bretagne et les autres premiers ministres des dominions d'outre-mer. Le changement est tellement radical que, en 1907, sir Henry Campbell-Bannerman l'exprimait en ces termes:

Nous nous fondons, messieurs, sur la liberté et l'indépendance: telle est l'essence du lien impérial. Liberté d'action de la part des divers Etats, liberté dans leurs relations l'un avec l'autre et avec la métropole.

Naguère nous n'étions pas des agents libres dans nos relations commerciales avec les pays étrangers, parce que les traités avaient été négociés et continuaient de se négocier sans notre consentement. Ils nous liaient, cependant, et nous nous en aperçûmes bien, en 1897, lors de l'établissement de ce régime préférentiel en faveur de la métropole. Nous découvrîmes que les traités négociés entre la Grande-Bretagne, d'une part, l'Allemagne et la Belgique, de l'autre, liaient le Canada, et la préférence que nous voulions accorder aux produits de la métropole, l'Allemagne et la Belgique pouvaient elles aussi en réclamer le bénéfice.

Au cours de la conférence, ce qui s'ensuivit, l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries, sir Louis Davies, le ministre des Finances, M. Fielding, et le ministre des Douanes, feu l'honorable William Paterson, un bon patriote et un grand Canadien sur lequel la tombe vient à peine de se refermer, se rendirent auprès des autorités britanniques, firent valoir les droits du Canada, et les traités furent dénoncés. Cette conférence de 1897 fait époque dans notre histoire; car c'est alors que les traités anglo-allemand et anglo-belge furent dénoncés à la demande du Canada. En 1911, lorsque nous en vînmes à discuter le pacte de réciprocité avec les Etats-Unis au Parlement, nous constatâmes qu'une quinzaine d'autres traités nous barraient la route; le très honorable chef actuel de l'opposition demanda alors au gouvernement de Sa Majesté d'entamer des négociations afin que chacun des dominions qui composent l'empire britannique obtint le droit de se soustraire à l'application d'un traité, sans nuire à l'observance de ce même traité par rapport au reste de l'empire. Le gouvernement impérial a admis la sagesse de ce principe, et voilà pourquoi, à l'heure actuelle, nous avons le droit de proclamer, sans crainte d'être contredits, que le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande peuvent négocier leurs propres traités de commerce. Quel est donc le grand politique qui a obtenu ce privilège inapplicable pour les dominions d'outre-mer? C'est le premier ministre libéral, qui présidait alors aux destinées du Canada. Quand bien même le Gouvernement libéral n'aurait que ce seul fait à son crédit, au cours des quinze années qu'il a passées au pouvoir, c'en serait assez pour nous justifier de dire que ce régime fut un bienfait pour le pays, et si le Canada y a gagné en prestige non pas seulement aux yeux de l'empire, mais du monde entier, l'honneur doit en revenir au Gouvernement libéral.

Un autre résultat de cette conférence, c'est que nous sommes parvenus à faire reconnaître notre droit de créer une marine locale, c'est-à-dire distincte, mais non pas à tendance séparatiste.

A la conférence qui fut tenue en 1911, entre les autorités impériales et les représentants du Canada, on en arriva à la décision fort sage qu'à l'avenir le Canada, ainsi que l'Australie, pourraient faire flotter leurs drapeaux sur les navires de guerre de Sa Majesté, que ces deux dominions pourraient défendre leurs propres zones et dans l'Atlantique et dans le Pacifique. La conférence déclara en outre que les navires et les marins du Dominion du Canada et de la confédération australienne peuvent être sous l'autorité exclusive de leurs gouvernements respectifs. Je n'ai nullement l'intention à cette heure de la soirée de discuter la question navale, mais permettez-moi d'affirmer que la politique suivie en ces derniers temps par le gouvernement de l'Australie, justifie entièrement l'attitude du parti libéral, et la manière de voir du premier ministre libéral à la conférence navale de 1911. Le très honorable chef de l'opposition, auteur de l'*hereditas damnosa*, pour me servir de l'expression latine employée par mon honorable ami de la division Saint-Antoine (M. Ames), avait donc parfaitement le droit de déclarer au cours de la campagne électorale de 1911 qu'à la suite de ces diverses conférences:

Le Canada est maintenant une nation, une nation sœur dans la brillante réunion des dominions d'outre-mer.

Quelques-uns de mes honorables amis de la droite et certains écrivains dans la presse conservatrice, ne veulent pas entendre parler de l'expression: "Le Canada une nation"; ils prétendent que ceux qui emploient cette expression se servent d'un langage séditieux. Je vous demande alors, monsieur l'Orateur, d'écouter ce que disait M. Balfour, l'un des plus grands hommes d'Etat que l'Angleterre ait produit en notre siècle, le plus fort parlementaire de notre temps, en toute probabilité. Voici les paroles de M. Balfour, d'après un compte rendu du "Times", à la date du 1er février 1911:

Au point de vue de la loi, à mon sens, le parlement britannique a la suprématie sur le parlement du Canada, de l'Australasie, du Cap ou du Sud-Africain, mais de fait, ce sont des parlements indépendants, absolument indépendants (applaudissements); il nous appartient donc de reconnaître cette vérité et de travailler à la consolidation de l'empire britannique, en comptant sur la coopération de parlements absolument indépendants.

En pleine chambre des communes, le 21 juillet 1910, M. Balfour déclarait:

C'est un sujet de notoriété publique, et je m'empresse d'ajouter que nous devons en éprouver de l'orgueil et de la joie au lieu de le regretter, que les grands dominions d'outre-mer deviennent par eux-mêmes de puissantes nations.

Cela fait réellement du bien de lire ces paroles tombées de la bouche du parlementaire distingué, du grand homme d'Etat et du véritable anglais qu'est M. Balfour, pour les comparer ensuite au langage ignominieux qu'emploient ceux qui ne veulent pas que l'on dise que le Canada est une nation, parce qu'ils croient que cette expression est séditieuse.

Maintenant, monsieur l'Orateur, après avoir fait allusion aux aspirations nationales du Canada et avoir fait le bilan de l'épanouissement de son commerce durant le régime libéral, *heredita damnosa*. Permettez-moi de dire quelques mots de ce régime que mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) appellerait: *hereditas sacra*, car il me faut également me servir du latin pour caractériser l'administration des honorables ministres qui détiennent les rênes du pouvoir, à l'heure actuelle. Il n'y a pas encore trois ans qu'ils président aux destinées du pays, car ce n'est que le 21 septembre prochain, à moins que ce soit le 12 juillet, qu'ils célébreront le troisième anniversaire de leur avènement au pouvoir A cette occasion, ils pourront se rendre compte que leur régime a été le signal des temps durs, de la cherté de la vie, de la rareté de l'argent, de la diminution des revenus, des gros emprunts et de l'augmentation des dépenses publiques. Je vois sourir le ministre des Finances; il est de bonne humeur pour le moment; mais jetons donc un coup d'œil au chapitre des dépenses dont il est obligé d'assumer la responsabilité.

La totalité de l'augmentation des dépenses, au cours de l'année dernière, a été de près de $40,000,000 ou d'environ $5 par tête d'habitant en Canada—remarquez bien que je me sers de la même règle de moyennes que l'honorable député de Saint-Antoine—tandis que les revenus accusent une diminution approximative de $6,000,000. Pour les deux premiers exercices dont le Gouvernement actuel est complètement responsables, les dépenses ordinaires de l'administration ont subi une augmentation de $28,000,000, ou de près de $4 de plus pour chaque homme, femme et enfant qui composent la population du Dominion.

Faisons maintenant la comparaison avec le régime libéral. Durant la dernière année d'administration du gouvernement Laurier, la dépense totale imputable sur le fonds du revenu consolidé a été de $87,774,000, et pour le second exercice du Gouvernement actuel, elle a été de $126,500,000. Pour le dernier exercice du gouvernement Laurier, les dépenses imputables et sur le fonds du revenu consolidé et sur le compte du capital ont atteint le chiffre de $122,861,000, et pour le second exercice du Gouvernement actuel, les dépenses imputables sur le même compte se sont élevées à $183,500,000. Au cours de ces trois années, les dépenses imputables sur le fonds du revenu consolidé, aura accusé une augmentation de près de $39,000,000 et les dépenses totales auront atteint le chiffre d'environ $60,639,000. Pourtant, lorsque ces messieurs de la droite étaient dans l'opposition, ils accusaient le gouvernement libéral d'extravagance et de prodigalité, et M. Borden, leur chef, allait jusqu'à déclarer que les dépenses autorisées par le ministère libéral ne signifiaient rien moins que la corruption érigée en système. C'est alors que le très honorable membre promit solennellement de diminuer les dépenses d'administration d'au moins $10,000,000 si le corps électoral le portait au pouvoir.

C'est heureux pour vous et pour moi, monsieur l'Orateur, que nous vivions en plein 20e siècle. Si nous avions vécu au moyen âge ou seulement au 18e siècle, nous aurions vu nos ministres, non seulement marqués au front du signe des imposteurs, mais encore livrés au bourreau. Il y a à peine quelques jours, j'ai lu dans un journal que le ministre des Travaux publics (M. Rogers) désirait beaucoup s'en aller représenter le Canada à Londres, et je puis ajouter qu'il serait un représentant très passable, au moins du Gouvernement actuel. L'honorable membre, me dit-on, n'a jamais traversé les mers; mais si jamais il va à Londres, je lui conseillerais de faire ce que font tous les jeunes Canadiens à leur première visite. Ils visitent d'abord l'abbaye de Westminster, et je vous assure que cela vaut la peine de traverser l'océan, quand ce ne serait que pour visiter ce monument; puis ils se rendent à la Tour de Londres, où on leur montre les anciens instruments de torture.

Il y a de cela bien des années, lors de ma première visite à la Tour, je fus fort impressionné lorsque je contemplai le billot qui servit au supplice de la belle lady Jane Grey, et les tiges de fer,—elles n'étaient pas protégées en ce temps là,—dont on se servait pour percer la langue des parjures et des imposteurs. Je conseille donc au ministre des Travaux publics et au ministre de la Milice de visiter la Tour de Londres, et là, ils pourront se rendre compte de quels instruments de torture on se servait dans les anciens temps, afin de châtier les parjures et les imposteurs. Loin de moi, monsieur l'Orateur, la pensée de leur appliquer les épithètes de parjures ou d'imposteurs, mais ils feraient tout aussi bien de s'attendre aux pires conséquences.

Maintenant, monsieur l'Orateur, il fallait bien que le ministre des Finances se vantât de quelque chose, et voilà pourquoi il se fait gloire d'un excédent de $36,000,000; mais c'est là une piètre consolation pour les milliers de gens qui souffrent de la dureté des temps et du coût excessif de la vie. On peut constater combien le coût de l'existence s'est élevé d'une façon anormale, quand on saura qu'en 1911, l'indicateur de la moyenne des prix de gros au Canada sur 255 articles de consommation générale, était de 128.7 du niveau moyen des prix durant la décade qui s'est écoulée de 1890 à 1899.

Un an plus tard, il était à 133.1, et au mois d'octobre dernier, le prix moyen était de 136. Le relevé fait par le département du Travail pour le mois de mars, donnant le nombre indicateur des prix de gros, établit qu'il s'est produit une autre hausse quant au coût de la vie, au cours de ce mois, et le nombre indicateur est maintenant rendu 128.7 du niveau moyen des prix durant la et à 136 en octobre de l'année dernière.

Les hausses les plus importantes se sont produites sur les grains, les fourrages, les animaux, les viandes, le saumon en conserve, les légumes, la farine et le gruau d'avoine.

Les produits des fabricants des conserves alimentaires et des minoteries, qui méritent tant d'être protégés, s'il faut en croire le ministre des Finances, ont subi une hausse, mais l'honorable ministre ne fait pas attention aux misères des consommateurs.

Le ministre des Finances et les collègues de son entourage me demanderont peut-être: Pouvez-vous faire diminuer le coût de l'existence?

Et je n'hésite pas à répondre: Assurément, monsieur l'Orateur; il peut être reduit faiblement peut-être; mais enfin ce serait toujours cela. Si on le voulait, on pourrait faire diminuer le coût de la vie, d'abord en diminuant les taxes.

Voulez-vous me dire quelles sont les mesures qu'a prises le Gouvernement en vu d'amener un degrèvement des impôts?

Aucune. Bien loin de là: le Gouvernement, l'année dernière a prélevé un tribut de plus de $11,000,000, sur des produits alimentaires d'une valeur de $50,000,000. Voici des faits et des chiffres à l'appui de cette assertion:

Denrées alimentaires assujéties à l'impôt importées au Canada durant l'exercice 1912-1913, aussi que le montant des droits perçus dans chaque cas:

	Valeur des importations.	Droits perçus.
Sucre	$17,392,146	$ 4,162,672
Fruits et noix	8,782,395	1,821,422
Légumes (en conserve et frais)	3,242,284	896,262
Viandes et volaille	5,338,673	1,040,547
Œufs	2,783,665	327,123
Poisson	1,608,663	361,115
Beurre	2,081,987	252,311
Céréales préparées en boites	3,650,101	42,069
Céréales, etc	1,260,357	261,403
Grain, farine et gruau, etc	3,638,121	482,163
Saindoux	1,354,442	242,897
Cacao et préparations de cacao	1,057,306	179,818
Moutarde	216,434	44,707
Café, lorsqu'il est préparé ou torréfié, etc	268,100	35,365
Marinades	456,546	1,166,651
Epices	378,568	50,643
Total	$53,679,793	$11,367,172

M. WHITE: Et pour 1910 et 1911, combien?

M. LEMIEUX: Je n'ai pas ce détail sous les yeux.

M. WHITE: Est-ce moins?

M. LEMIEUX: Le ministre voudra bien publier la liste de ces articles.

M. WHITE: Ce serait facile.

M. LEMIEUX: L'excuse n'est pas valable. Le ministre, dans la situation qu'il occupe, ne saurait plus invoquer le banal argument *ad hominem*. Homme d'Etat, il a promis au pays la prospérité, l'aisance, au bénéfice de tous les consommateurs. En outre, en 1910 et 1911, le renchérissement des subsistances n'était pas une question d'actualité.

M. WHITE: Vraiment, est-ce que la question n'existait pas?

M. LEMIEUX: L'argent foisonnait alors; la prospérité et le contentement régnaient partout au pays et aujourd'hui, je le répète, que voit-on? Jour et nuit, les hôpitaux de Montréal voient défiler en rangs serrés à leurs portes les attroupements d'affamés en quête de pain.

Ce qui a provoqué l'importation de ces denrées alimentaires au pays, c'est l'impossibilité absolue de se les procurer ici, ou en quantités suffisantes pour répondre aux besoins du moment. C'est un cinquième pour cent ajouté au coût de la vie sur ces denrées alimentaires, avant qu'elles puissent passer de l'importateur au consommateur. Le Gouvernement n'a nullement tenu compte des consommateurs en élaborant le budget en discussion. Les favoris du Gouvernement, ce sont les monopoleurs des denrées alimentaires; la coalition des fabricants de conserves alimentaires, les propriétaires d'entrepôts frigoriques, les fabricants de salaisons et les grandes maisons de commission. Le cultivateur, nous dit le Gouvernement, a droit à la protection. Il est toujours de bonne politique d'argumenter de façon à gagner le cultivateur au protectionnisme, ce joug de servitude qu'on impose au cou du cultivateur, il faut savoir l'enguirlander de fleurs de rhétorique. Cela va sans dire, le cultivateur a droit à la protection, et bientôt je vous dirai comment vous pouvez le protéger; mais oubliez-vous que le cultivateur est en même temps consommateur? Il acquitte l'impôt du sucre, du riz et de plusieurs autres marchandises qu'il ne produit pas et il ne serait que trop heureux de l'admission en franchise douanière de ces articles que le pays ne saurait produire.

Je prête l'oreille à la voix du cultivateur quand je désire connaître ses vœux, ses inclinations; or, que dit-il? J'ai été fort impressionné, quand les cultivateurs de l'Ouest et de l'Ontario envahirent, l'automne dernier, la salle du conseil du Dominion; j'ai été fortement frappé par la requête qu'ils ont présentée au ministre des Finances. Voici les agriculteurs, les représentants de plus de la moitié de la population canadienne, et que disent-ils dans la circonstance en question?

A notre avis, le vaste débouché qui nous eût été ouvert, si nous eussions accepté l'offre des Etats-Unis, pour le libre-échange de produits naturels, aurait contribué à stimuler la production du blé, de l'avoine, de l'orge et du lin tout aussi puissamment que l'ouverture du marché américain à nos bestiaux l'a fait pour ce genre d'exploitation agricole, et non seulement parce que cela nous assurerait un autre marché pour nos grains, mais une route de concurrence pour le transport de notre grain en Europe. Nous demandons l'admission en franchise de toutes les denrées alimentaires; car, à notre avis, grever d'impôts les matières alimentaires, c'est un crime de lèse-humanité.

Certains députés se sont moqués de ces paroles, mais qui oserait nier qu'elles ne soient la sincère expression d'opinion de notre grande population agricole?

Citons ici ce que dit au sujet du tarif Pierce une des grandes autorités en matière fiscale. Il déplore l'absence d'esprit public

dans ces pays protecteurs à outrance où les écrivains réservent leurs éloges aux riches et au petit nombre des privilégiés. Il dit:

A en juger d'après la discussion courante des questions économiques, on croirait que la seule question qui intéresse le peuple américain, c'est la richesse et la prospérité des grandes compagnies, et que le bien-être des consommateurs, la grande masse du peuple, est quantité négligeable. Il serait temps, à mon avis, de remettre la question à l'étude au point de vue du consommateur. Le Gouvernement ne saurait être à la fois une source de générosité pour l'industriel et de justice pour le consommateur.

Je voudrais graver dans la noble tête du ministre des Finances cette phrase d'une lumineuse concision:

Le Gouvernement ne saurait être à la fois une source de générosité pour l'industriel et de justice pour le consommateur. Le privilège en tout pays n'est pas pour la multitude; il est réservé au petit nombre, et cela pour la raison bien simple que si le privilège est répandu sur les consommateurs qui forment la grande masse du peuple, il cesse d'être privilège. La richesse du sol et des gisements miniers ainsi que les avantages naturels du pays ont fait à l'homme un sort si heureux, et l'absolue liberté commerciale entre nos états et nos territoires a une si forte tendance à atténuer les fardeaux du protectionnisme que le commun des mortels, absorbés par leur travail, ne font guère attention aux extorsions que leur imposent les tarifs protecteurs, jusqu'au moment où les temps durs faisant leur apparition, ils sentent l'aiguillon du besoin.

Il ajoute:

Le résultat est de mésestimer les droits des masses populaires et de surestimer les intérêts de classe.

Ayant sous les yeux les derniers remaniements du tarif, je dois avouer que le ministre a mésestimé les droits des consommateurs et surestimé les intérêts des capitalistes.

Quant au renchérissement des subsistances, le Gouvernement en a été responsable dans une certaine mesure; mais, depuis la publication du nouveau tarif, il en est responsable au premier chef. J'ai déjà dit comment, à mon humble avis, on peut abaisser le prix élevé de la vie, en dégrevant les taxes douanières. Comment est-il possible de faire face aux temps difficiles? Je n'affirme pas que le Gouvernement porte la pleine responsabilité des temps durs que nous traversons. Il est chrétien et honnête, sans doute; mais ce n'est pas en augmentant les dépenses qu'il pourra traverser la crise et les temps durs; ou bien alors, il assume évidemment toute la responsabilité de ces temps difficiles. Il peut traverser ces temps critiques en diminuant les dépenses. Voilà, monsieur l'Orateur, ce que vous avez vous-même prêché, alors que vous siégiez à la gauche, et votre silence aujourd'hui est des plus éloquents.

[M. Lemieux.]

Arrêtons un instant nos regards sur les ministères des Postes, de l'Intérieur et de la Milice. Voici la liste des dépenses afférentes à ces ministères pour les deux derniers exercices et pour l'exercice en cours. Sans remonter dans l'histoire du passé, je rappelle au ministre les dépenses budgétaires de 1911. En 1911, la dépense effectuée pour les travaux s'élevait à $10,818,834. En 1912, lorsque le brillant ministre des Finances, n'ayant pas encore doublé le cap de la cinquantaine, au sortir de cet auguste conciliabule des "dix-huit" à Toronto, fut sacré directeur de l'opinion en matière fiscale, au sein du grand parti qui siège à votre droite, monsieur l'Orateur, le budget des dépenses afférentes aux travaux publics sauta à $11,651,947. En 1913, il monta jusqu'à $13,158,677; pour 1914, les prévisions sont de $18,000,000, et pour 1915, les crédits à voter sont de $20,330,048.

La situation est bien pire au ministère de la Milice, et j'y appelle l'attention de mes paisibles amis, partisans du pacifisme, dans les comtés de l'Ontario, où le militarisme n'est pas plus populaire qu'au sein des comtés de la province de Québec, du moins parmi les agriculteurs. Car, lorsqu'il s'agit de l'Ontario, il faut savoir distinguer. Toronto n'est pas l'Ontario; il y a des centaines de mille cultivateurs de l'Ontario qui déplorent cette énorme dépense effectuée aujourd'hui par le ministère de la Milice. Pour la dernière année du régime libéral, le budget de dépenses de la Milice atteignit le chiffre de $6,868,651. Et ce pauvre sir Frederick Borden, ministre de la Milice de l'époque, on lui appliqua la flétrissante epithète de dépensier et vos collègues, monsieur l'Orateur, le raillèrent impitoyablement. Vous-même, monsieur l'Orateur, en homme généreux, humain et chrétien, vous sûtes vous garder de toutes ces critiques acerbes; mais vos collègues déclarèrent que c'était un bourreau d'argent parce qu'il avait demandé $6,868,000 pour les besoins de la milice. Mais que diraient donc les braves cultivateurs de Peel, de Grey, de Grenville, sans mentionner Terrebonne, s'ils savaient que sous le règne du ministre actuel de la Milice (le colonel Hughes) le budget de ce département a dépassé le chiffre de $9,000,000 en 1913?

Non content de cet exploit, voilà qu'en 1913-1914, le ministre s'élève encore plus haut dans cette voie et dépense plus de $11,000,000 pour la milice, sans compter les frais effectués pour les salles d'exercices et les salles d'armes. Pour ne rien dire de cette scandaleuse affaire de Bel-Air, j'af-

firme que ce débordement de dépenses, sous la direction du ministre de la Milice, ne sont ni plus ni moins que de la démence. Nos populations agricoles désapprouvent ces folles prodigalités. Tous nous tenons à cantonner ces dépenses dans les bornes de la modération.

Nous ne voyons pas d'un mauvais œil une dépense légitime pour les besoins des services de la milice; mais je le répète, par ces temps difficiles que traverse aujourd'hui le pays, et eu égard à l'esprit de pacifisme qui règne au sein de nos populations, ces folles prodigalités auxquelles se livre le ministre de la Milice sont inexcusables. Un budget militaire de $11,000,000 est presque un scandale, mais ce flot de dépenses montera encore plus haut, l'an prochain.

Les voyages du ministre en Europe sont de la dernière extravagance. La liste de ses colonels honoraires, et soit dit en passant—j'ignore si le ministre des Finances porte le panache et l'uniforme à galons d'or—mais cette liste, dis-je, qui figurait l'autre jour au compte rendu des débats, est du dernier comique. Si j'étais réellement soldat, ou officier de l'armée de Sa Majesté au Canada, je rougirais de songer que le premier individu venu, meneur politique ou chef de file, peut devenir colonel honoraire, sous le bienveillant régime du ministre de la Milice. Le budget des dépenses de la milice a presque atteint le point de rupture, et vous le savez, monsieur l'Orateur, tout comme le savent les cultivateurs de Peel, le militarisme est condamné non seulement par les pacifistes ou par les disciples de Norman Angell—et ils sont nombreux—mais par les hommes d'Etat du monde entier. Je lisais, l'autre jour, dans la "Contemporary Review" de Londres que le comte de Witte, qui a établi les finances de la Russie sur les fortes assises qui ont permis à ce pays de résister à l'effort de la guerre avec le Japon, ainsi qu'à la tension causée par la grève générale qui s'en est suivie et la soi-disant révolution, s'est servi du langage que voici:

> Quant j'essaie de me rendre compte de ce que l'on entend par la "paix" d'aujourd'hui, je suis porté à l'appeler la guerre économique. Certainement, cela ne vaut guère mieux que la guerrre. Je crois pouvoir dire, sans avoir le chiffre exact, qu'environ 40 p. 100 des dépenses des divers états sont absorbées par les armées et les flottes qui doivent prendre part à la grande lutte de l'avenir et par les dettes qu'ont laissées derrière les guerres passées.
>
> Imaginez par la pensée un tableau de ce que toutes ces sommes, "si elles étaient convenablement employées", pourraient produire pour les nations qui les dépensent inutilement aujourd'hui en lourds canons, en fusils, en cuirassés, en fortifications et en casernes. Si cet argent était utilisé à l'amélioration de l'existence matérielle du peuple, à le loger dans des maisons hygiéniques, à lui procurer de l'air plus sain, à lui fournir des secours médicaux, un repos périodique nécessaire, l'humanité vivrait plus longtemps, travaillerait à des occupations préférables et jouirait de quelques-uns des bonheurs et des contentements qui sont à présent le privilège d'un petit nombre.

Ces paroles que je viens de citer sont celles d'un homme d'Etat qui gouverne une nation connaissant à peine le gouvernement parlementaire et les libertés populaires, le grand empire de Russie. Passons ensuite à la nation par excellence, l'Angleterre, l'initiative de la liberté, la patrie du parlementarisme, et examinons ce que dit le chancelier de l'Echiquier de ce pays, le très honorable David Lloyd George. Dans un discours qu'il prononça le 1er janvier dernier, il envoya le message suivant à l'Europe en général:

> Parlant du fardeau énorme que les armements imposent au contribuable et insistant sur le fait que le développement des armements laisse toujours les nations dans la même force relative, M. Lloyd-George estime que l'heure actuelle est le moment le plus favorable depuis vingt ans pour inaugurer une politique d'économie.
>
> Il en donne trois raisons:
>
> Premièrement, les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne sont plus amicales que depuis de nombreuses années, les deux pays ayant compris qu'il n'y a rien à gagner et tout à perdre à une querelle.
>
> Deuxièmement, tous les pays du continent s'occupent maintenant du renforcement de leur armée de terre, l'Allemagne ayant constaté qu'elle s'épuisait à essayer de développer sa puissance navale et qu'elle devait s'efforcer d'améliorer son armée qui est une nécessité vitale pour l'existence de l'empire allemand.
>
> Troisièmement, la propagation d'un esprit de révolte contre l'oppression militaire, dans toute la chrétienté, mais certainement dans toute l'Europe occidentale.
>
> M. Lloyd George considère la troisième raison comme la plus puissante de toutes et il croit que c'est le vrai moment de faire un pas énergique en faveur de la diminution du développement des armements, considérant qu'il est impérieux de profiter de ce moment en vue des intérêts les plus élevés de la civilisation.

Vous avez ainsi les opinions des deux pôles les plus distants du gouvernement parlementaire, l'une nous vient de Russie, l'autre d'Angleterre. Et alors que l'on fait des vœux contre l'augmentation des dépenses militaires, en Angleterre et en Russie, nous voyons une jeune nation comme le Canada en paix avec son unique voisin, en paix avec le monde entier, une nation qui veut la paix et qui ne désire que les lauriers de la paix ,nous voyons, dis-je, cette nation se lancer sans frein ni pudeur dans des dépenses pour les armements et la mi-

lice. Je déclare que c'est un scandale et le Gouvernement devrait couper court à des dépenses aussi ridicules que celles qui sont proposées actuellement par le ministre de la Milice.

M. BURNHAM: Mon honorable ami préfère-t-il se conformer à ce que disent le czar de Russie et M. Lloyd George ou à ce qu'ils font? Le czar augmente énormément ses forces militaires et il aspire maintenant à avoir une immense flotte; Lloyd George consent avec les autres ministres à une grande augmentation du budget naval de la métropole.

M. LEMIEUX: Ce qui prouve en vérité que dans les deux pays il y a une folie de dépenses militaires; les meilleurs esprits en Angleterre et en Russie essaient de mettre un frein à ces dépenses. C'est devenu la honte du monde. Si mon honorable ami veut connaître sur ce point l'opinion des Canadiens, qu'il s'adresse aux cultivateurs de Peterborough et ils lui diront s'ils approuvent ces dépenses.

On nous dit que les cultivateurs sont privés de protection si les vivres entrent en franchise. Mais ne pouvez-vous pas les dédommager en réduisant le coût de la production par la suppression des droits sur l'outillage agricole? Je ne peux que répéter ici brièvement les arguments développés déjà par quelques-uns de mes collègues de l'Ouest. J'ai dit il y a un instant que 55 à 65 p. 100 de la population du Canada était intéressée directement ou indirectement à l'agriculture.

On récolte du sol le produit qui donne le pouvoir d'acheter les produits manufacturés et qui engendre les industries diverses. Le Canada est aujourd'hui la plus vaste ferme du monde. Il possède le plus grand champ de blé d'un seul tenant sur la terre, 900 milles sur 300. Les champs de l'Ouest forment un empire et un grenier mondial. Ses immensités des prairies sont le creuset où viendront se fondre les nations. Winnipeg, pour emprunter une image à sir William Van Horne, est la bouche de la trémie qui s'étend sur un millier de milles entre les Rocheuses et la capitale des prairies.

L'univers entier a les yeux fixés sur cette nation qui grandit et dont la prospérité dépend surtout du bien-être des agriculteurs.

Permettez-moi de donner à la Chambre quelques chiffres que j'emprunte au discours prononcé l'autre jour par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). Je dois dire que d'une façon générale, les députés de l'Ouest sont très bien renseignés sur la question du tarif.

Le Gouvernement a choisi dans l'Ouest 154,000,000 d'acres qui sont propres à la culture. En 1901, il n'y avait que 2,500,000 acres cultivés; en 1911 il y en avait 17,500,000. C'est en grande partie ce qui a fait naître la prospérité et l'abondance au Canada pendant les quinze années que le très honorable chef de l'opposition a tenu en sa main les rênes du pouvoir. La récolte de l'an dernier a produit 466,000,000 de boisseaux d'une valeur de $180,000,000. Ainsi, avec une mise en culture de 12 p. 100 seulement de l'étendue des terres arables, les grandes plaines de l'Ouest du Canada ont produit une récolte valant $180,000,000. Quelle valeur atteindra cette récolte quand les 154,000,000 seront occupés et cultivés par des agriculteurs canadiens? Nous pourrons fournir au monde entier. Mais la production doit laisser des profits. Nous avons nos concurrents; j'ai vu les statistiques données dans le rapport excellent de la commission des marchés pour les grains de la province de Saskatchewan; c'est un rapport très clair et très complet sur la question du blé et le problème des transports, que je recommande à tous mes collègues de la Chambre. Nous avons des concurrents dans les Indes, en Russie, dans l'Argentine, en Italie et en Australie.

M. EDWARDS: Et aux Etats-Unis.

M. LEMIEUX: Aux Etats-Unis également. Nous devons faire en sorte que la production donne autant de profit que possible pour permettre à nos agriculteurs canadiens de lutter avec leurs concurrents de l'autre côté de l'océan. Le Gouvernement peut réduire le coût de la production; de quelle façon. En réduisant le prix des machines agricoles. Les tarifs élevés produiraient toujours un temps d'arrêt dans la prospérité qui existait au milieu des centres agricoles. Les concessions de terre ont diminué; il y a eu 10,000 concessions de moins pour l'année terminée le 31 mars 1913 que pour l'année terminée le 31 mars 1911. Les ventes de terre ont baissé également; en 1913, 9,000,000 d'acres ont été vendus contre 19,000,000 en 1911. Ces faits et ces données tendent à prouver que si le Gouvernement ne réduit pas le coût de la production en diminuant le tarif sur les instruments aratoires, l'Ouest est condamné, l'Ouest est sacrifié. Mais on nous dit—et naturellement, c'est de la politique mesquine que de revenir toujours au passé pour expliquer les circonstances présentes—votre convention de réciprocité accordait moins

que la réduction actuelle de 5 p. 100. Ce n'est pas raisonner. Nous sommes en 1914 et non en 1911. Pour nos erreurs, nous sommes ici et vous êtes là. Les conditions ont changé et de plus il faut prendre la convention de réciprocité comme un tout.

Elle comprenait une vaste multitude d'intérêts. Les agriculteurs de l'Ouest étaient très satisfaits, même avec une petite réduction de 2½ p. 100 sur l'outillage agricole, en tenant compte de tous les avantages qu'ils retiraient de l'ensemble de la convention de réciprocité, de la longue suite des articles en franchises dont les bénéfices revenaient aux cultivateurs et aux consommateurs du pays. Aujourd'hui ils n'ont pas de débouché et nous leur offrions le plus grand marché de l'univers. Mon honorable ami sait que M. Underwood a remanié entièrement dans son tarif les droits sur les instruments aratoires entrant aux Etats-Unis de façon à donner à l'agriculteur américain un avantage sur l'agriculteur canadien. Je ne m'étonne pas que les colons américains quittent l'Ouest canadien pour retourner aux Etats-Unis. Voyons les statistiques? J'ai été stupéfait l'autre jour quand l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) a donné ces chiffres à la Chambre, d'apprendre qu'il y avait plus d'agriculteurs quittant l'Ouest pour les Etats-Unis, qu'il n'y en avait venant des Etats-Unis au Canada. Permettez-moi de répéter ces chiffres. En 1907-1908, 38,000 fermiers ont quitté le Canada pour les Etats-Unis et 38,000 sont venus des Etats-Unis au Canada. En 1909-1910, 94,000 sont passés du Canada aux Etats-Unis et 103,000 des Etats-Unis au Canada. En 1910-1911, 105,000 ont quitté le Canada pour les Etats-Unis et 133,000 sont venus des Etats-Unis au Canada. En 1912-1913, 143,000 ont passé du Canada aux Etats-Unis et 139,000 sont venus des Etats-Unis au Canada. Je ne suis pas surpris que les agriculteurs américains quittent les plaines du Canada pour les champs plus verdoyants des Etats-Unis, parce que le tarif Underwood leur accorde cette préférence.

M. LALOR: Ces chiffres se rapportent-ils aux agriculteurs?

M. LEMIEUX: Oui. Je les ai empruntés au " Grain Growers Guide ", une autorité des plus sérieuses. Je ne suis pas l'adversaire des manufacturiers de machines agricoles. Pourquoi le serais-je? Ce sont des canadiens très industrieux. Ils ont bien travaillé dans l'intérêt du pays et le pays les a bien traités dans le passé. Ils ont contribué à l'établissement d'une magnifique industrie. Je ne suis pas leur adversaire, mais je dis qu'en ce moment ils sont arrivés à pouvoir se tirer d'affaire tout seuls. Avant tout ils sont les maîtres du marché canadien, deuxièmement, ils peuvent faire une concurrence couronnée de succès sur les marchés mondiaux.

Ils font concurrence aux Etats-Unis sur les marchés de la Grande-Bretagne, de l'Australie, de la France et même de la Russie. Les faucheuses, les machines à battre, les engerbeuses et les charrues de fabrication canadienne n'ont rien à redouter des machines de fabrication américaine, dans les pays que je viens de mentionner. Ce n'est pas sans un légitime orgueil qu'au cours de mes voyages j'ai vu des instruments aratoires de fabrication canadienne en usage parmi la population agricole de l'Afrique du Sud, du Japon, de la France et de l'Angleterre.

Si nos industriels canadiens peuvent lutter avec succès sur les marchés étrangers, ils peuvent certainement supporter un léger abaissement dans le tarif qui diminuerait les frais de production des cultivateurs canadiens. Nos importations d'articles manufacturés dépassent de dix fois nos exportations. En 1913, nous en avons exporté pour $43,692,700 et nous en avons importé pour $462,461,000, en chiffres ronds. En ce qui concerne les machines agricoles, c'est tout le contraire qui a lieu. En 1913, nous en avons importé pour $4,445,000 et nous en avons exporté pour $6,152,000, ce qui prouve d'une manière concluante que cette industrie n'est plus à ses débuts et qu'elle n'est pas du tout dans la même position que nos autres industries.

Je reconnais qu'en 1879 et pendant plusieurs années ensuite, les fabricants d'instruments aratoires avaient droit à une certaine somme de protection, mais mon honorable ami sait parfaitement que cette industrie a prospéré et que ces industriels sont devenus graduellement les maîtres du marché canadien; à l'heure présente, ils sont en état de soutenir la concurrence de leurs rivaux sur les marchés étrangers.

Au fur et à mesure que ces progrès se réalisaient, le tarif a été abaissé; en 1893, par exemple, je crois que le ministre actuel du Commerce a quelque peu abaissé les droits, lors de la revision du tarif, cependant, je n'en suis pas bien certain. Mon honorable ami se console en disant que le tarif canadien supporte très bien la comparaison avec le tarif américain, et le ministre des Finances disait l'autre jour que notre tarif n'a rien d'excessif. Il a cal-

culé que la moyenne de l'impôt, d'après le tarif des Etats-Unis, est de 26 p. 100 et que cette moyenne est à peu près celle du tarif canadien.

Il faisait cette comparaison pour faire croire à l'ouvrier canadien qu'il paie à peu près les mêmes impôts que l'ouvrier américain. Avec toute la déférence possible, je me permettrai de dire à mon honorable ami qu'en raisonnant ainsi il cherche à égarer l'ouvrier canadien, mais tout ignorants des questions économiques que soient l'ouvrier et le cultivateur, ils ne se laisseront pas prendre à ce sophisme. L'honorable ministre des Finances ne tient aucun compte de la longue liste des objets admis en franchise aux Etats-Unis, et c'est là qu'est toute la question. La moyenne des impôts aux Etats-Unis et au Canada peut être à peu près la même sur les articles pour lesquels le consommateur américain doit acquitter des droits. Au Canada, le tarif s'applique à tout ce que nous importons, tandis qu'aux Etats-Unis les articles nécessaires à la subsistance sont exempts d'impôts. Aux Etats-Unis on admet en franchise les denrées alimentaires, les instruments aratoires, de nombreux matériaux entrant dans la construction, le ciment, et une grande quantité de produits nécessaires. Ces produits, admis en franchise aux Etats-Unis, sont frappés d'un fort impôt au Canada. Le pain, la viande, le poisson, le lait, la crème, les œufs, les pommes de terre, les fruits, la houille—toutes choses qui contribuent à augmenter le prix de la vie—sont exemptés d'après le tarif des Etats-Unis, mais sont lourdement taxés à leur entrée au Canada. Voilà où est la différence entre les deux tarifs. Si mon honorable ami veut établir une comparaison entre les tarifs des deux pays, il lui faudra d'abord exclure de ses calculs toute la liste des articles exonérés.

Quel effet a eu aux Etats-Unis le tarif Underwood? Nos honorables adversaires, et plus particulièrement les journaux conservateurs, prétendent que le tarif Underwood n'a eu aucun effet sur le prix de la vie aux Etats-Unis; ils ne sont pas loin de se réjouir de cette prétendue faillite du nouveau tarif américain. Il est encore trop tôt pour juger les effets de ce tarif, mais une chose certaine, c'est que les jours de la protection outrée sont finis aux Etats-Unis, pour ne jamais revenir. Si l'on veut savoir quels sont les effets du tarif Underwood, et c'est un point important à étudier, qu'on lise dans le Bulletin de Bradstreet, du 14 mars 1914, l'article intitulé: "Nouvelle baisse dans le prix des articles nécessaires". En voici un extrait:

Pour la troisième fois cette année...

Remarquez bien que ce tarif est en vigueur depuis six mois à peine.

...le chiffre indicateur publié par Bradstreet indique une réduction. Cette réduction est très faible, 3.10 de 1 p. 100, entre le 1er février et le 1er mars. . . Bien que les variations dans chaque division soient comparativement légères, c'est plutôt la baisse que la hausse qui s'est fait sentir, et une analyse des fluctuations, dans chaque groupe, sera plus à propos lorsque nous aurons à étudier chaque facteur séparément. Dans tous les cas, le chiffre indicateur actuel est le plus bas que nous ayons eu à enregistrer depuis le mois d'octobre 1911.

Voilà quels sont les effets du tarif Underwood en cette année de grâces 1914.

Les prix actuels sont plus bas que ceux qui avaient cours au 1er mars 1913, 1912, 1910 et 1907; c'est à cette date du 1er mars 1907, que les prix ont atteint le plus haut point pendant la période comprise entre 1892 et 1907.

Permettez-moi de donner la liste des produits qui ont subi une baisse depuis la mise en vigueur du tarif Underwood:

Le blé, le seigle, la farine, le mouton sur pied, le mouton abattu, le bœuf, le beurre, le saindoux, le café, le sucre, les pois, les citrons, le raisin, le raisin de Corinthe, les peaux, la laine, le chanvre, le lin, les indiennes, le fer en gueuse de l'est, le fer en gueuse du sud, le fer en gueuse, les billes en acier, le fer-blanc, les poutres en acier, l'argent, le cuivre, le plomb, l'étain, le mercure, la houille anthracite, le coke Conville, le coke du sud, l'huile de ricin, l'huile d'olive, la résine, le goudron, la brique, les clous, les vitres, le pin jaune, la cigue, l'acide carbolique, le houblon, le caoutchouc.

Je me bornerai à ces quelques articles; je ne crois pas nécessaire de continuer la citation. Le Bulletin de Bradstreet est une autorité reconnue. Le fait principal qui en ressort, c'est que depuis le 1er janvier de cette année, les prix des choses nécessaires à la vie sont diminués d'une manière appréciable aux Etats-Unis. Je recommanderai aussi à l'honorable ministre un article publié à la page 223 du "World's Work" du mois de décembre, par M. Arno Dosch, un économiste bien connu des Etats-Unis. Voici ce qu'il dit:

Comment les affaires supportent-elles l'abaissement du tarif? Je viens d'interroger un grand nombre d'industriels pour savoir quels effets le nouveau tarif aura sur l'industrie.

Je n'ai rien lu de si intéressant que ce que dit M. Dosch concernant l'effet probable du tarif sur les industries américaines.

M. LALOR: L'honorable député croit-il que l'abaissement des droits sur les denrées alimentaires a diminué le prix de la vie?

M. LEMIEUX: L'écrit en question n'est pas limité aux denrées alimentaires; l'auteur parle de l'effet du tarif sur l'industrie. J'en citerai quelques lignes pour l'information de mon honorable ami:

Je constate qu'il n'y a aucun indice d'une dépression, même temporaire, dans les affaires. Aucune fabrique n'a été obligée de fermer ses portes; d'un autre côté des fabriques qui avaient dû recourir au demi-chômage sont maintenant en pleine exploitation. Il paraît y avoir si peu d'apparence d'une dépression générale que l'année courante, que 95 p. 100 des membres de la National Association of Manufacturers prétendaient devoir être la plus mauvaise dans l'histoire de l'industrie américaine, est maintenant considérée comme devant être normale. Certains industriels avec lesquels j'ai conversé ne seraient pas surpris si c'était une année exceptionnelle.

C'est toujours la même histoire; quand le Gouvernement parle d'abaisser les droits, les industriels envahissent les couloirs de la Chambre et assourdissent les députés de leurs doléances; l'honorable député d'Haldimand lui-même (M. Lalor) est d'avis que le pays va être complètement ruiné. Nous avons la preuve aujourd'hui qu'aux Etats-Unis, ni les produits alimentaires ni la production industrielle n'ont eu à souffrir de l'abaissement du tarif.

M. LALOR: Quelle est la date de cet écrit?

M. LEMIEUX: Décembre dernier. Mon honorable ami a-t-il entendu dire qu'il y avait eu des faillites?

M. LALOR: Je sais comme tout le monde qu'il existe une forte crise commerciale aux Etats-Unis.

M. LEMIEUX: L'honorable député ne maintiendra pas que la crise existe actuellement.

M. LALOR: Mon honorable ami sait-il que le New-York-Central a congédié 25,000 hommes?

M. LEMIEUX: Non, mais je sais que la Canada Car Company a congédié 1,100 ouvriers. Je sais que la Eastern Steel Company a fermé ses portes. Je sais que les usines Angus sont en partie arrêtées—où est mon honorable ami, le maire de Montréal? Cinq cents ouvriers ont été congédiés et n'ont pas été repris. Je suis moins bien renseigné sur les choses américaines—je suis trop bon Canadien, bien que je sois en faveur de la réciprocité.

L'honorable ministre des Finances dit que nous devons nous réjouir de l'augmentation du commerce. Dans ce cas, nos efforts doivent tendre à l'accroître davantage. Personne n'a d'objection à ce que nos animaux et notre avoine soient vendus aux Etats-Unis, mais le blé est aussi un des principaux produits du Canada et nous devons l'exporter, puisque nous en avons plus que pour la consommation intérieure. Le droit sur le blé est en réalité un droit d'exportation et le Gouvernement peut l'abolir d'un trait de plume. L'Ouest demande l'abolition de ce droit. La législature du Manitoba, dans laquelle les conservateurs sont en forte majorité, s'est prononcée à l'unanimité en faveur de l'admission du blé en franchise. On nous répond que l'entrée libre du blé équivaut au libre-échange et que le libre-échange ruinerait nos industries. Le marché canadien a-t-il à se plaindre de l'accroissement de notre commerce avec les Etats-Unis? Le libre-échange a-t-il ruiné les industries du Royaume-Uni?

Le Gouvernement refuse d'admettre le blé en franchise pour plaire aux compagnies de chemins de fer et aux minotiers. Les chemins de fer n'en veulent pas, parce que le blé prendrait la direction du sud et que nos compagnies de chemins de fer ont intérêt à ce que le tarif se fasse de l'ouest à l'est. Ce n'est pas la première fois que nous rencontrons cette opposition. Nous avons eu à lutter contre elle pendant les quelques années qui ont suivi 1880, lors de la discussion au sujet du monopole accordé au chemin de fer canadien du Pacifique et au sujet des lois du Manitoba, votées en vue de résister à ce monopole.

L'article 15 de la convention conclue entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le Gouvernement fédéral du Canada est ainsi conçu:

Durant vingt ans, à compter de la date indiquée ici, le Parlement du Canada n'autorisera la construction d'aucune voie ferrée au sud du chemin de fer canadien du Pacifique d'un point quelconque de ou près du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'exception de telle ligne qui s'étendra vers le sud-ouest ou vers l'est du sud-ouest, non en deça de 15 milles de latitude 49.

Cette disposition était loin de favoriser le commerce du nord vers le sud. On ne récoltait alors qu'une faible quantité de blé dans l'Ouest et la population était peu nombreuse et dispersée ça et là. Pourtant, c'était là imposer une condition contre laquelle le Manitoba protesta à bon droit. La législature de cette province adopta des lois dont l'effet pratique fut d'abroger la disposition établissant ce monopole. Le Gouvernement fédéral rapporta les lois de la législature, mais, en 1887, on construisit une voie ferrée jusqu'à la ligne frontière et la disposition relative au monopole fut

abrogée. Tout cela n'empêcha pas la compagnie du Pacifique de prospèrer comme ne l'a fait depuis aucune autre compagine de chemin de fer.

Notre réseau de chemins de fer retirera de grands avantages de la suppression du droit sur le blé, parce que la route canadienne est la plus courte entre Winnipeg et Liverpool. Les marchandises de Winnipeg seront expédiées non seulement par la route des Etats-Unis, mais encore par celle des ports canadiens. La distance qui sépare Liverpool de Winnipeg, par Montréal, est de 4,174 milles, tandis que la distance, par Minneapolis, par Chicago et par New-York, représente 4,826 milles, soit un écart de 652 milles en faveur de la route canadienne. L'exportateur canadien choisira toujours la ligne la plus courte—la route canadienne—et je crois que son exemple finira par être suivi par les exportateurs américains de l'Ouest. Il est vrai que nous expédions une grande quantité de notre grain destiné à l'exportation, par voie des Etats-Unis, je puis dire que j'ai à la main un rapport qui indique la quantité de grain des Etats-Unis qui a passé, en vue de l'exportation, par les ports canadiens, au cours des années écoulées de 1908 à 1912. En 1908, on a exporté par Montréal 10,908,-194 minots de grain des Etats-Unis. On a constaté une diminution très sensible, en 1912, alors qu'on n'a expédié, par voie de Montréal, que 7,333,494 minots de grain des Etats-Unis. Pour quelle raison les exportateurs des Etats-Unis font-ils passer leur blé par Montréal?

C'est parce que cette route est la plus courte et la meilleure entre le continent américain et Liverpool qu'est le grand marché de blé de l'univers. On ne doit pas craindre que les chemins de fer canadiens souffrent jamais de l'enlèvement du droit sur le blé, alors même qu'on se rendra ainsi à la demande du cultivateur de l'Ouest.

L'honorable député de la division de Saint-Antoine (M. Ames) a parlé des marchés plus larges qui attendent finalement le producteur canadien, et il a dit: Attendez le rapport de la commission d'enquête impériale. En passant, je pourrais lui rappeler que cette commission d'enquête a été instituée à l'invite du très honorable sir Wilfrid Laurier, alors que ce dernier a si dignement représenté le Canada à la conférence impériale de 1911. Mon honorable ami de Saint-Antoine, dans son zèle d'impérialiste, aurait dû inclure cette circonstance dans l'héritage exécrable du parti libéral. Je rendrai à mon honorable ami (M. Ames) cette justice de dire qu'aucun autre membre de la droite ne possède un sens des affaires plus affiné que lui et que cela lui permet de connaître les limites assignées à notre commerce britannique. Je ne parle pas simplement de notre commerce avec l'Angleterre, mais je fais encore allusion à notre commerce possible avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Sud-Africain et les Antilles anglaises. Il se peut que l'honorable député (M. Ames) ait voulu parler de notre commerce futur avec l'Angleterre, bien que déjà celle-ci nous offre le marché le plus considérable; il peut arriver encore qu'il ait eu dans l'idée la conséquence possible d'un commerce réciproque entre le Canada et l'Angleterre.

A ce sujet, je tiens à rappeler à l'honorable député une phrase très énergique qu'a prononcée, il n'y a pas très longtemps, son ami qui est aussi le nôtre, le présent premier lord de l'amirauté. Il m'arrive de lire les rapports du "Tarif Reform", journal publié en Angleterre, pour répandre les idées de M. Chamberlain, et, à la page 11 du numéro 50 de cette publication, je lis ce qui suit:

> Tout d'abord, dans cette politique de libre-échange cemmercial, il y avait la détermination de refuser la préférence. Pas un sou de de préférence sur un seul grain de poivre, la politique libérale résumée par M. Churchill.

Pas un sou de préférence sur un seul grain de poivre, telle est la rébuffade que nous avons reçue du premier lord de l'amirauté qui, l'année dernière, a voulu entraîner le Canada dans une admirable politique de contribution annuelle destinée à remplir les coffres de l'amirauté. Pas un sou de préférence, sur un seul grain de poivre, voilà la réponse de M. Churchill à mon ami impérialiste (M. Ames) qui favorise toujours une réciprocité commerciale éventuelle entre l'Angleterre et le Canada. Je ne prétends pas connaître grand'chose de la politique anglaise, mais j'ai assez lu pour savoir qu'en Angleterre le grand parti libéral est opposé, avant tout, aux droits sur les denrées alimentaires, droits que la réciprocité commerciale implique; le parti ouvrier combât l'imposition de droits de cette nature et il en est ainsi du parti conservateur—non pas du parti de Carson, ni des intransigeants (last ditchers), mais du parti conservateur de la grande école de Salisbury et de Disraeli.

Il coulera donc bien de l'eau sous les ponts d'ici à ce que le représentant impéria-

liste de la division Saint-Antoine (M. Ames) obtienne par l'entremise du Gouvernement actuel que le Canada puisse bénéficier de la réciprocité commerciale avec la mère patrie. On peut dire sans craindre de se tromper que jamais le consommateur anglais ne consentira, pas même pour l'amour des possessions britanniques d'outremer, à taxer son propre pain. John Bull a bon coeur, reconnaissons-lui cette qualité; l'art de gouverner n'a pas de secrets pour lui, mais en affaires il fait passer son intérêt avant toute autre chose; à preuve l'interdiction dont on frappe le bétail canadien.

M. MORPHY: C'est de la protection en pays libre-échangiste.

M. LEMIEUX: C'est un prétexte.

M. MORPHY: Non, c'est bien de la protection en pays libre-échangiste.

M. LEMIEUX: C'est un prétexte pour venir en aide aux éleveurs.

M. MORPHY: On aide par là les cultivateurs irlandais.

M. LEMIEUX: Je suppose que c'est pour rendre service aux cultivateurs du nord de l'Irlande, qui cherchent en ce moment à recruter des volontaires au Canada, mais qui persistent cependant à nous empêcher de vendre notre bétail en Angleterre. Je le répète, ce projet de réciprocité commerciale a abouti à l'avortement. A la conférence impériale de 1902, les intentions du Gouvernement canadien à cet égard avaient été formulées très clairement, en des termes non équivoques, par le très honorable sir Wilfrid Laurier, ou par l'homme à deux visages, selon que les journaux conservateurs se plaisaient à l'appeler au cours de la campagne électorale de 1911. Tandis que nos bons jingoes proclamaient leur impérialisme à grands cris, les libéraux du Canada, représentés par leur chef, faisaient au Gouvernement anglais, à l'égard de la préférence mutuelle en matière commerciale, les propositions suivantes, dont le texte se trouve au compte rendu officiel des délibérations de la conférence:

Les ministres canadiens déclarent que si l'on pouvait leur donner l'assurance que le gouvernement impérial agréera le principe général de la préférence en matière de commerce, et qu'il consentira notamment à exempter des droits actuels ou à être imposés à l'avenir les produits alimentaires du Canada importés dans le Royaume-Uni, ils seraient disposés à poursuivre l'étude de la question et à s'efforcer d'ajouter encore à l'avantage que le fabricant anglais possède sur ses compétiteurs étrangers sur les marchés du Canada.

Cette offre, nous l'avons maintenue pendant dix ans; elle est encore sous les yeux des autorités anglaises, insérée dans le compte rendu des délibérations de la conférence impériale. Et nulle réponse ne nous est venue d'Angleterre, si ce n'est celle que M. Churchill faisait l'autre jour: "Pas un liard de préférence à l'égard d'un seul grain de poivre." Je dois ajouter que les amis de l'honorable député de Saint-Antoine, les riches manufacturiers, les millionnaires de Montréal, sont assurément les pires ennemis de la préférence impériale, bien qu'ils semblent y être favorables en paroles. Et pourquoi en est-il ainsi? Uniquement parce que M. Chamberlain a donné cette explication de la question: Nous allons taxer notre pain, nos produits alimentaires; mais on ne fabriquera pas au Canada; c'est nous qui vous fournirons les articles fabriqués. C'est ce qu'on appelle la liste secrète; mon honorable ami (M. Ames) sait à quoi s'en tenir là-dessus, et s'il tient à avoir de plus amples renseignements, il n'a qu'à se reporter à l'une des dernières publications de M. Richard Jebb qui, en Angleterre, déploie le plus grand zèle pour la cause de l'impérialisme.

Je me rappelle qu'à la première session de la présente législature du Parlement, l'honorable ministre des Finances s'est bien gardé de signaler l'augmentation du commerce entre le Canada et les Etats-Unis. Après la campagne que l'on avait menée contre la convention de commerce faite avec le gouvernement de la république voisine, il a sans doute pensé qu'il ne fallait pas mentionner chose pareille dans son exposé budgétaire. L'augmentation du commerce avec les Etats-Unis était censée équivaloir à quelque chose comme un mouvement d'annexion aux Etats-Unis. C'était là le cri de guerre qui, à la dernière élection, permit à nos adversaires d'escamoter plus d'une circonscription.

D'après les données de l'exposé budgétaire, les exportations du Canada aux Etats-Unis, de $112,000,000 qu'elles étaient en 1911, se sont élevées, en 1913-14, à $161,000,000. Durant la même période, le chiffre de nos importations des Etats-Unis s'est accru de $274,000,000 à $361,000,000. Le volume total du commerce entre les deux pays représentait $386,000,000 en 1911 et $523,000,000 en 1913. L'Angleterre est le meilleur client des Etats-Unis, et le Canada vient immédiatement après. Notre pays occupe le cinquième rang parmi les fournisseurs de la république américaine. Voilà la réponse accablante que l'on a à donner à ceux qui criaient à l'annexion. C'est vers 1849-50 qu'eut lieu le seul mouvement annexionniste dont on ait été témoin au Ca-

nada, et comme mon honorable ami est de ceux qui étudient l'histoire, il devrait savoir que ce qui amena l'écrasement de ce mouvement, ce fut le traité de réciprocité qui fut conclu entre le Canada et les Etats-Unis.

Les conventions de commerce n'ont rien d'éternel; elles ne sauraient mettre notre nationalité en péril, et pour penser qu'un tarif élevé est propre à favoriser le sentiment national, il faut ne pas savoir qu'un tel tarif supplée bien pitoyablement au manque de loyalisme. Mon honorable ami dit que le gant est jeté, qu'il est prêt à le relever et à soutenir la protection contre le libre-échange. La pensée procède sans doute du désir. C'est dans le but de nuire au parti libéral que l'on dénonce ainsi sans raison le libre-échange qui n'existe pas en ce pays, puisque nous sommes obligés, tirant notre revenu de contributions indirectes, de prélever des droits de douane suffisants.

Si nous acceptions les traditions de la vieille Angleterre, nous devrions accepter la règle de la lutte; nous devrions tenir pour le libre-échange, attendu que le libre-échange a fait l'Angleterre ce qu'elle est aujourd'hui. Mais nous vivons en Amérique, et il nous faut suivre les traditions du continent américain. Nous ne saurions adopter le libre-échange en ce pays. Nous sommes enchaînés à un système de protection limitée, et cela durera aussi longtemps que nous augmenterons notre revenu au moyen de l'impôt indirect; mais nous est-il possible de réduire nos taxes? Oui, nous le pouvons, comme je le démontrais il n'y a qu'un instant; nous pouvons aussi modérer quelques-uns des monopoles, et c'est là le but où tend le parti libéral. Naturellement, je n'exprime qu'une opinion personnelle. Je suis un protectionniste modéré. Je dis que la protection doit exister chez nous, aussi longtemps que nous chercherons à augmenter notre revenu au moyen de l'impôt indirect.

Nous ne saurions adopter le libre-échange comme on l'a fait en Angleterre. C'est là l'idéal; c'est ce qu'il y a de mieux, mais nous ne saurions l'adopter. Les paroles du président des Etats-Unis, Woodrow Wilson, dans son livre intitulé "The New Freedom", s'appliquent à nous de tout point. Discutant les avantages du libre-échange comparés à ceux de la protection, il s'exprime comme suit:

Mais, s'écrient ceux qui ne comprennent point ce qui se passe, vous allez ruiner le pays avec votre libre-échange!

[M. Lemieux.]

C'est absolument ce que dit mon honorable ami le ministre des Finances.

Qui parle de libre-échange? qui a proposé le libre-échange? Les Etats-Unis ne sauraient adopter le libre-échange parce que, avec la présente division des impôts entre l'administration des Etats et l'administration fédérale, le gouvernement des Etats-Unis est nécessairement supporté en grande partie par les taxes perçues dans les ports de commerce. J'aimerais bien à savoir de certaines gens si les droits perçus d'après le tarif spécial qui protège leur industrie s'élèvent à une somme considérable. Quelques-uns de ces droits sont prohibitifs et on ne saurait en espérer un revenu quelconque.

Un peu plus loin, il ajoute:

Je le répète, il ne saurait y avoir de libre-échange aux Etats-Unis aussi longtemps qu'y sera maintenue le régime douanier du Gouvernement fédéral. Le Gouvernement fédéral a décidé, par la voix de toutes les générations qui nous ont précédés, de se soutenir principalement par l'impôt indirect au lieu d'adopter l'impôt direct. J'ose dire que l'on ne verra jamais le jour où il pourra changer sensiblement ce régime; et je n'ai jamais rencontré un démocrate sérieux qui crût possible d'élaborer un programme de libre-échangiste.

Mais ce que nous voulons,...

Et voici où je trouve les paroles qui, selon moi, s'adaptent fort bien aux conditions existant au Canada.

...ce qu'a essayé de faire la chambre des représentants, ce qu'elle essaiera de nouveau et ce qu'elle finira par réussir à accomplir, c'est de sarcler ce jardin que nous cultivons. Car, si nous avons employé la protection pour permettre à nos entreprises industrielles de prendre racine, si cette protection nous a servi de stimulant, nous nous sommes aperçu que ce stimulant ne convenait point également à toutes les plantes du jardin, qu'il y en a, et n'importe qui peut le voir à l'œil nu, qui se sont tellement développées que leur ombre a étouffé le reste, et qu'il est impossible que les industries des Etats-Unis, dans leur ensemble, puissent prospérer sous leur ombre néfaste.

Selon moi, ces paroles de Woodrow Wilson s'appliquent parfaitement au Canada. La lutte n'est point entre le libre-échange et la protection; ce sont les monopoles des denrées alimentaires, ce sont les intérêts favorisés par les tarifs élevés qu'il faut attaquer; ce sont les trusts, les syndicats de spéculateurs.

M. LALOR: Mon honorable ami est-il un partisan du tarif Fielding?

M. LEMIEUX: Le tarif Fielding accordait à l'Angleterre une réduction préférentielle de 33⅓ pour 100 sur les articles importés de la Grande-Bretagne. C'était là de la réduction; c'était un coup d'autant plus direct que les manufacturiers y étaient absolument opposés.

M. LALOR: Ce n'est point là une réponse à ma question. Est-ce que le tarif

Fielding représente la protection limitée que propose mon honorable ami?

M. LEMIEUX: Il n'y a rien d'éternel dans un tarif; il change selon les circonstances. Le tarif Fielding était bon en son temps, et il le faut juger par ses effets. N'a-t-il pas rendu le pays prospère. Il a fait de mon honorable ami un millionnaire.

M. LALOR: Je voudrais bien qu'il en fût ainsi.

M. LEMIEUX: J'espère qu'avant longtemps il sera sénateur et qu'il rencontrera au Sénat son ami, sir Lyman Melvin Jones. Grattez un Russe, a-t-on dit, et vous trouverez un Tartare. Grattez un protectionniste à outrance et vous trouverez généralement un jingo.

M. BURNHAM: Mais si vous grattez un libre-échangiste?

M. BUREAU: On trouvera un honnête homme.

M. LEMIEUX: Avec tout le respect que je dois au ministre des Finances, j'ai déjà dit au début de mes remarques que ce budget est des plus réactionnaire, un budget favorable aux privilèges et aux intérêts des coalitions et des trusts. Il réchauffe les cœurs des protectionnistes et plaît fort aux tories. Mais dans sa générosité envers les intérêts des syndicats et les tories, mon honorable ami a oublié les prétentions des impérialistes—je veux dire des jingoes—qui font partie de ce Gouvernement.

L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), que je regrette de ne pas voir à son siège, a terminé ses remarques, l'autre jour, par un éloge de la protection et de son protagoniste, le ministre des Finances, et nous a exprimé son profond regret de ce que le Gouvernement n'ait pas jugé à propos de mettre le Trésor public à contribution pour remplir les coffres de l'amirauté anglaise. Pour éviter toute injustice à son égard, je citerai ses propres paroles:

> En ma qualité d'humble Canadien qui se rend quelquefois dans sa mère patrie, je suis bien honteux de mettre pied sur le quai de Liverpool quand nous parlons au lieu d'agir, en faisant des promesses de loyauté et d'appui, quand nous donnons tout en parole et absolument rien en action.

Je comprends la profonde humiliation que ressent mon honorable ami, mais la honte ne retombe pas sur lui. Il est sans doute sincère dans sa conception erronnée de cette politique de contribution. Mais que doit-il penser de ses chefs qui ont d'abord demandé la prompte construction d'une marine canadienne et qui ensuite, cédant à des exigences de parti, se sont faits les alliés d'une faction irréductiblement opposée à toute assistance navale à la mère patrie? Que doit-il penser des ministres qui, s'étant engagés à consulter le Parlement ou le peuple, avant d'adopter une politique navale permanente, ont, de propos délibéré, sans mandat et en prétextant une prétendue urgence, saisi la Chambre d'un projet de contribution de $35,000,000 qui auraient été infailliblement suivi de beaucoup d'autres? Que doit-il penser du courage moral d'un Gouvernement qui n'ose pas en appeler au peuple de la décision hostile du Parlement, pour se faire donner un mandat qu'il n'a pas? Non, monsieur l'Orateur, mon honorable ami ne doit pas se laisser abattre par un faux sentiment d'humiliation; toute la honte retombe, non sur lui, mais sur le Gouvernement. Ce sont ses chefs qui sont les premiers coupables dans cette affaire. Pour s'emparer du pouvoir, ils ont soufflé le chaud et le froid sur cette question navale. Je puis, cependant, leur dire qu'aucune contribution monétaire ne satisfera le fier idéal des Canadiens; notre jeune et vigoureux pays ne voudra jamais être assimilé aux Etats malais; en matière navale comme en matière militaire, le Canada réclame son autonomie absolue.

D'ailleurs, il y a une autre question plus pressante qui réclame toute notre attention—celle du coût excessif de la vie. L'urgence réelle, le ministre de la Milice n'a pas à la rechercher bien loin; elle réside dans les temps durs. Le problème que nous avons à résoudre, c'est celui de nouveaux débouchés pour les produits de nos cultivateurs. Ce problème, nous devons nous appliquer à l'étudier et à le résoudre.

Bientôt, le monde sera témoin d'un spectacle impressionnant. La Grande-Bretagne, le Canada et la république américaine célébreront le centenaire de la paix. Le monde apprendra que dans l'Amérique septentrionale, loin des conflits européens, deux nations issues des meilleures races du monde ont joui des bienfaits d'une paix inaltérable pendant un siècle, sur une frontière de plus de 4,000 milles d'étendue. Le monde saura que sur cette énorme frontière pas un coup de fusil n'a été tiré, pas une sentinelle n'a monté la garde, pas un canon n'a été pointé. Le monde saura que ces deux démocraties, issues d'une commune origine, animées de la même foi, poursuivant le même idéal de liberté et de

justice, ont chaleureusement accepté le noble principe de l'arbitrage pour le règlement de leurs différends.

Ne serait-il pas à propos, monsieur l'Orateur, de profiter de cette mémorable occasion pour reviser notre tarif de manière à en éliminer les impôts qui pèsent trop lourdement sur les travailleurs du sol et les contribuables du Canada?

M. J. A. M. Armstrong propose le renvoi de la suite de la discussion.

(Cette motion est adoptée.)

La séance est levée à onze heures et quarante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 16 avril 1914.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

LA RESERVE INDIENNE DE TOBIQUE.

M. CARVELL demande:

1. Le département des Affaires indiennes a-t-il effectué un règlement de compte avec B. Frank Smith, relativement au bois coupé ou reçu par lui depuis le 31 mars 1913, et provenant de la partie de la réserve indienne de Tobique qui se trouve au nord de la rivière Tobique?
2. Dans l'affirmative, quelle est la quantité de bois coupé et quelle somme doit être payée de ce chef?
3. Cette somme a-t-elle été effectivement soldée au comptant?
4. Le département en est-il arrivé à un règlement de compte avec ledit Smith à l'égard du bois par lui coupé depuis le 31 mars 1913 sur la rive sud de la Tobique, non compris les quatre lopins de terre qui lui ont été cédés par vente absolue?
5. Dans l'affirmative, quelle est la quantité de bois ainsi coupé et quelle somme doit être payée de ce chef?
6. Du bois ainsi coupé, combien y en avait-il de vert ou presque vert, et de sec ou mort?
7. Quel droit de coupe par souche a-t-on exigé de lui pour le bois vert ou en partie vert?
8. La somme à percevoir de ce chef a-t-elle été payée comptant?

M. ROCHE:

1. Oui.
2. 7,500 pieds de pruche, 19,400 pieds d'épinette, 77 cordes de bois, $97.40.
3. Oui.

[M. Lemieux.]

4. Oui.
5. 27,200 pieds (m. pl.) de pruche à $3, $81.60; 56,500 pieds (m. pl.) d'épinette à $3.75, $211.87. Total, $293.47.
6. Le bois était vert ou presque vert.
7. Répondu sous le n° 5.
8. Oui.

L'AIDE ACCORDEE AU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN.

M. BURNHAM demande:

Quelles sont les dates des autorisations données par le parlement au sujet des divers octrois, subventions, garanties, etc., mentionnés dans la réponse faite le 1er avril 1914 à une question relative au "Canadian Northern Railway", inscrite au feuilleton de la Chambre?

M. REID:

Subventions en argent:

Chemin de fer Nord-Canadien: division de la Rivière-au-Cygne, 1899, chap. 7; 1900, chap. 8; chemin de fer d'Ontario à la Rivière-La-Pluie: 1899, chap. 7; chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique: 1899, chap. 7.

Nord-Canadien de l'Alberta: 1913, chap. 10;

Nord-Canadien de l'Ontario: Toronto-Sudbury, 1903, chap. 57; 1904, chap. 33; 1907, chap. 40; 1908, chap. 63; Toronto-Ottawa, 1913, chap. 10; Hawkesbury-Ottawa, 1908, chap. 63; Ottawa-Port-Arthur, 1913, chap. 10.

Nord-Canadien de Québec: Garneau-Québec, 1908, chap. 63; embranchement sur Saint-Jérôme, 1908, chap. 63; embranchement sur Rawdon, 1907, chap. 40, art. 1-16;

Nord-Canadien du Pacifique, 1912, chap. 9;

Halifax et Southwestern Railway, 1903, chap. 57.

Garanties:

Nord-Canadien, 1903, chap. 7; 1908, chap. 11;

Nord-Canadien de l'Alberta, 1910, chap. 6; 1912, chap. 7;

Nord-Canadien de l'Ontario, 1911, chap. 6.

Subventions en terres:

Winnipeg & Great Northern Railway, loi des terres fédérales, 1883, article 7; S.R.C., 1886, chap. 54, article 90;

Lake Manitoba Railway & Canal Company, 1890, chap. 4;

Manitoba & Southeastern Railway, 1890. chap. 4.

LES TERRES A PATURAGE AFFERMEES PAR P. BURNS.

M. BUCHANAN demande:

1. Est-il vrai que le ministère de l'Intérieur se propose de livrer à la colonisation une partie

des terres louées à P. Burns dans le township 16, rang 21, à l'ouest du 4e méridien?

2. Dans l'affirmative, à quelle date?

M. ROCHE:

1. Il n'y a encore rien de décidé.

2. Si l'on décidait de reprendre une partie quelconque de ces terres pour les livrer à la colonisation, il faudrait donner deux ans d'avis au locataire à bail.

SOUMISSIONS POUR LA FOURNITURE DE BOTTINES.

M. SINCLAIR demande:

Au sujet de l'item de $7,897.50 inscrit à la page O-132, vol. II du rapport de l'auditeur général, comme somme payée à Ames, Holden, McCready, de Montréal, pour bottines, quels sont les noms des journaux dans lesquels ont été publiés des avis demandant des soumissions pour cette fourniture, et à quelles dates ces avis ont-ils paru?

M. HUGHES : Il n'a pas été publié d'annonces dans les journaux; l'appel de soumissions a eu lieu au moyen d'une circulaire qui fut adressée aux maisons suivantes: la Slater Shoe Company, la Ames, Holden, McCready Company, George A. Slater, Ltd., de Montréal, et la Hart Boot and Shoe Company Ltd., de Fredericton. On avait besoin, en tout, de 4,050 paires de bottines, la moitié devant être livrée le 20 mai, et le reste le 15 juin. L'entreprise a été divisée entre la maison Ames, Holden, McCready, Ltd., à $3.90 la paire, et la Slater Shoe Company, à $4.00 la paire; cette dernière maison offrait de livrer les chaussures à une date plus rapprochée. C'était la première fois depuis environ huit ans que l'on faisait soumissionner la fourniture de bottines.

L'INSPECTION DES POIDS ET DES MESURES.

M. SINCLAIR demande :

1. Quelles sont les recettes de l'inspection des poids et des mesures?

2. Quels en sont les frais?

M. NANTEL :

1. Du 1er avril 1913 au 31 mars 1914, $106,522.47.

2. Du 1er avril 1913 au 31 mars 1914, $144,122.98.

MOTION ADOPTEE SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt du dossier suivant:

Dossier indiquant le nombre des nominations faites dans le service de la douane à Montréal depuis le 1er octobre 1911; les noms des personnes ainsi nommées et la date de leur nomination; les noms des personnes qui ont recommandé les aspirants; les appointements de chacun de ces nouveaux employés; les augmentations d'appointements qui ont été accordées au personnel de ce service depuis la même date; à qui et pour quelles raisons ces augmentations ont été accordées.—M. Proulx.

QUESTION RELATIVE A LA LOGE ORANGISTE DU COMTE DE VANCOUVER.

M. WILLIAM CHISHOLM : Je désire faire observer que la question n° 18 n'est pas inscrite au Feuilleton en conformité du texte primitif; on l'a modifiée. Le texte de la résolution mentionnée s'y trouvait inséré, et c'est à elle que se rapportent les diverses demandes. Une résolution adressée au premier ministre du Canada, au très honorable Winston Churchill et à sir Edward Carson n'est assurément pas indigne d'être insérée dans le Feuilleton de la Chambre; une résolution votée par une institution comme la loge orangiste du comté de Vancouver ne saurait être d'une nature telle qu'il faille l'exclure de tout document public. Je dis donc que celui—quel qu'il soit, —qui s'est permis de modifier le texte de cette question n'avait aucun droit d'agir de la sorte.

M. l'ORATEUR : On me dit que la forme en était quelque peu irrégulière et que, suivant l'usage qui prévaut à l'égard des questions trop longues, on l'a abrégée autant que possible. Quoi qu'il en soit, je m'occuperai de la chose.

M. WILLIAM CHISHOLM : Je désire que la question soit insérée au Feuilleton dans le texte primitif, parce que l'absence de la résolution rendrait la réponse inintelligible.

M. l'ORATEUR: Naturellement, l'honorable député comprendra qu'il n'est pas toujours possible d'inscrire au Feuilleton les questions posées et les résolutions proposées dans la forme où elles ont été présentées à la Chambre; autrement elles seraient souvent irrégulières. Après en avoir conféré avec l'honorable député, on décidera sous quelle forme la question sera posée.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. KYTE: Je désire attirer l'attention du ministre des Travaux publics (M. Rogers) sur le fait que la correspondance concernant des travaux publics dans le comté de Richmond (N.-E.) n'a point encore été produite, bien que demande en ait été faite il y a quelques mois par ordre de la Chambre.

NOUVEAUX EDIFICES PUBLICS PROJETES A OTTAWA.

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics): Je désire dire un mot au sujet des plans des nouveaux édifices que l'on se propose d'élever sur l'emplacement récemment acheté à l'ouest des édifices actuels du Parlement. On a reçu cinquante-neuf plans parmi lesquels les juges en ont choisi six. Ces six plans sont exposés dans la nouvelle aile de l'édifice de l'est, et je serais fort aise que les honorables députés qui s'y entendent voulussent bien prendre la peine de les examiner. Les députés y seront admis à toute heure et pourront se rendre compte de ce que l'on se propose de faire.

Sir WILFRID LAURIER: Quels sont les juges?

M. ROGERS: Un architecte de Liverpool; M. Marchand, de Montréal, et M. Russell, de Winnipeg.

Sir WILFRID LAURIER: Le Gouvernement en est-il arrivé lui-même à une décision quelconque?

M. ROGERS: Non; ce n'est qu'hier que l'on a connu le choix des juges.

Sir WILFRID LAURIER: Et seuls les six plans choisis par eux ont été exposés?

M. ROGERS: Oui.

M. W. F. MACLEAN: Qui est-ce qui en décidera en dernier lieu?

M. ROGERS: Ces six plans seront renvoyés à leurs auteurs qui devront en préparer de plus élaborés, et les mêmes juges décideront alors du plan qui devra être choisi.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances) demandant que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

M. J. A. MACDONALD ARMSTRONG (York-nord): Monsieur l'Orateur, je n'entends point abuser de la bienveillance des membres de cette Chambre et je ne leur demande que quelques minutes. Je me serais même abstenu de mettre leur indulgence à l'épreuve, n'eût-ce été que je considère qu'il est de mon devoir envers mes électeurs de leur faire connaître mon opinion au moins en ce qui concerne quelques-uns des articles les plus discutés du tarif. Hier soir, la Chambre a prêté une oreille attentive à l'excellent discours de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). Pour moi, c'est toujours avec un réel plaisir que j'entends cet honorable député—j'aime à reconnaître le mérite partout où je le trouve, et à rendre à César ce qui appartient à César. Je félicite l'honorable député d'avoir prononcé ce que j'appelle un discours vraiment excellent. Comme travail littéraire, c'est, à mon avis, un chef-d'œuvre. Je félicite également l'honorable député sur sa merveilleuse maîtrise de la langue anglaise et sur l'étendue de sa connaissance du latin dont il nous a donné plusieurs citations hier soir. Je ne me prétends point un latiniste érudit, mais j'ai retenu cette phrase-ci: "Hereditas damnosa." J'ai remarqué que mon honorable ami de Rouville a appuyé sur la première syllable du dernier mot. Il voulait, je suppose, faire entendre à cette Chambre comment, s'il le pouvait, il lui plairait de traiter les conservateurs. C'est volontiers et librement que je félicite l'honorable député (M. Lemieux) de ce discours, et de la manière dont il l'a débité; mais je regrette de ne pouvoir en faire autant pour le fond même de ce discours. Si, pour graver ou encadrer l'épitaphe politique de l'honorable député, l'on devait se baser sur ce discours, je crains fort que cette épitaphe ne tînt entièrement dans ces mots: "Il a beaucoup parlé pour dire peu de choses."

L'honorable député (M. Lemieux) a, à un certain point de vue, suivi la même marche que les autres honorables députés ont adoptée depuis les premiers jours de cette session: il a commencé par dire à la Chambre qu'il se trouve nombre de sans-travail au Canada et que les affaires y sont dans un état déplorable. Il l'a dit avec un éclair de satisfaction dans le regard. Son attachement au parti politique, son désir d'arriver, l'ont sans doute emporté sur l'intérêt qu'il porte au bien-être du peuple canadien. Il a dit que des milliers et des milliers de sans-travail courent les rues de Montréal et qu'il en est de même dans toutes les autres villes du Canada. On dirait que cela ne lui suffit pas et qu'il voudrait voir empirer cet état de choses. Si l'on en juge par ce qu'il propose, il voudrait voir grossir les rangs des sans-travail et augmenter le nombre des foyers sans feu et celui des enfants affamés dans sa propre ville natale, Montréal. Car, il a réellement demandé à cette Chambre d'abolir les droits de douane sur les instru-

ments aratoires. Ce malaise qui existe chez les manufacturiers ne lui suffit pas; il voudrait l'augmenter encore, faire disparaître jusqu'au dernier vestige de confiance qui peut exister et obliger les fabricants à se tenir sur une plus grande réserve, à jeter sur le pavé un plus grand nombre d'employés; ce qui montre clairement que l'honorable député de Rouville, et nombre d'honorable députés de son parti, sont disposés, pour franchir le gouffre qui les sépare du pouvoir, à se faire un pont des corps mal nourris et mal vêtus des femmes et des enfants des ouvriers canadiens. Nos honorables adversaires se sont enfin montrés au grand jour; enfin nous savons ce qu'il faut en penser. Ils ont cloué leur pavillon au mât et ils ont dit: il nous faut le vote des cultivateurs, nous n'en voulons point d'autre. Il semblerait que c'est là ce qu'ils veulent. Ils se soucient fort peu des intérêts de la classe ouvrière. J'espère que l'on proclamera bien haut dans toute l'étendue du Canada combien ces honorables députés ont à cœur en ce moment de venir en aide aux artisans et aux ouvriers.

L'honorable député a fait certaines déclarations d'un caractère tout spécial. Il a déclaré que les conservateurs ont dû leur succès dans les dernières élections à des intérêts de haute importance. Eh bien! il y a au moins un très important intérêt que nous n'avions point, c'est celui de l'honorable Lyman—trait d'union-Melvin—trait d'union-Jones. Nous ne l'avions point alors, nous n'en avions que faire, et je ne sache point que nous y tenions actuellement beaucoup.

Un DEPUTE: Mais vous l'avez.

M. ARMSTRONG: Nous ne le garderons pas longtemps. L'honorable député de Rouville n'ignore point, pas plus que ne l'ignorent les honorables collègues de la gauche, que les artisans, les ouvriers, les cultivateurs, les horticulteurs et les maraîchers du Canada tout entier, de la côte de l'Atlantique à celle du Pacifique, ne partageaient point leurs vues au sujet du traité de réciprocité. La meilleure preuve en est que le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) lui-même n'ose pas maintenant se lever en cette Chambre pour déclarer qu'il s'appuiera, entre autres questions, sur la réciprocité lorsqu'il en appellera au peuple dans les prochaines élections. Voilà la preuve de la sincérité de nos honorables adversaires. Ils savent bien que c'est là une brique dorée et que le peuple canadien le sait aussi. Mais, dit l'honorable député de Rouville, sir John Macdonald était en faveur de la réciprocité.

L'honorable député a cité le hansard d'il y a environ vingt-cinq ans, et un instant après, en réponse à une critique qui lui a été faite ici même concernant la ligne de conduite adoptée par les honorables députés de la gauche au sujet de la réduction de cinq pour cent sur les instruments aratoires, tandis qu'après le projet de réciprocité les droits ne devaient être réduits que de deux et demi pour cent, l'honorable député a dit: "Oh! nous sommes en 1914, et non en 1911." Il lui plaît de remonter à l'antiquité pour appuyer son argumentation en faveur de la réciprocité, mais il ne saurait consentir à comparer l'opinion que lui-même et ses honorables collègues de l'opposition émettent aujourd'hui à celle qu'ils émettaient il y a à peine trois ans.

L'honorable député est allé plus loin et il a dit que, selon la déclaration de l'ancien chef du parti conservateur, sir John A. Macdonald, la politique nationale reculerait les barrières pour créer des marchés plus étendus. Eh bien! je crois que les événements ont prouvé la vérité de cette prophétie, et, à ce sujet, je renvoie la Chambre au tarif Wilson-Underwood qui est entré en vigueur il y a quelques mois.

Comparant encore les deux partis, le député de Rouville dit que le parti conservateur a envoyé à Washington plusieurs pélérinages qui en sont revenus les mains vides, tandis que le parti libéral n'y en a envoyé qu'un seul, qui en est en revenu également les mains vides, et qu'après cela, oui, vraiment, ce fut Washington qui envoya ses émissaires à Ottawa. Je doute que j'aie jamais entendu adresser un meilleur compliment au parti conservateur. Je suis heureux de savoir que les hommes d'Etat américains ont une trop haute opinion de la perspicacité intellectuelle et politique du parti conservateur et de ses chefs pour espérer un seul instant pouvoir leur faire accepter cette brique d'or qu'est le traité de réciprocité.

Au cours de ses remarques, l'honorable député a déclaré qu'il s'abstiendrait de toucher à la question de la marine. Je ne saurais blâmer aucun des honorables députés de l'opposition d'éviter autant que possible de toucher à cette question.

Mais le temps viendra où ils ne pourront plus l'éviter; il viendra un jour où ils devront comparaître devant le tribunal de l'opinion publique, et le peuple canadien d'un océan à l'autre dira d'une façon ecla-

tante ce qu'il pense du parti qui, pour des fins politiques, a fait la honte du pays, et dont le chef a forcé un corps moribond qu'on appelle le Sénat à rejeter le bill naval.

L'honorable député de Rouville a fait une autre assertion très hasardée. Il a dit que le gouvernement actuel avait promis de diminuer les dépenses, et il a invité le ministre des Travaux publics à visiter, lorsqu'il ferait son prochain voyage en Europe, la Tour de Londres où sont les instruments de supplice dont on se servait dans les anciens jours pour punir ceux qu'il appelle des parjures et des imposteurs. Si l'honorable député de Rouville veut bien lire l'histoire de son propre parti, il y trouvera une longue suite d'engagements rompus et de promesses qu'il n'a pas remplies; il y verra le trésor et le domaine public livrés aux appétits des parasites de l'Etat; et si le gouvernement actuel mérite la punition dont parle l'honorable député de Rouville, la seule qu'il convienne d'appliquer aux membres de la gauche pour leurs fautes politiques seraient les tortures de l'inquisition.

Je n'ai jamais été aussi fier de ma vie d'être conservateur que lorsque j'ai entendu l'autre jour le ministre des Finances faire son exposé budgétaire. Je suis fier d'être conservateur parce que notre parti peut se vanter encore une fois d'être conséquent avec lui-même dans les questions de tarif. Depuis 1878 jusqu'à nos jours le peuple canadien a toujours su exactement ce que voulait notre parti; je voudrais pouvoir en dire autant du parti libéral. Je suis presque pris de pitié lorsque je jette les yeux du côté de la gauche. Tout d'abord, j'y verrais, s'il était en ce moment à son siège, l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), un homme très capable et un avocat déclaré du libre échange. Je verrais siégeant non loin de lui l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) qui dans son cœur est protectionniste, et qui, il n'y a pas longtemps, disait dans cette enceinte que la réciprocité était morte. Je verrais siégeant près de lui l'honorable député à la langue dorée (M. Carvell), dont les discours mielleux ont si souvent l'effet de l'huile répandue sur les flots agités de nos débats. D'après les journaux, cet honorable député aurait dit, dans la ville de Hamilton, l'autre jour, que la réciprocité n'était pas morte. Non loin de lui je verrais le jovial et populaire député de Beauce (M. Béland) qui nous a avoué, l'autre soir, être au fond du cœur partisan du tarif de protection. Je verrais aussi la face souriante de l'honorable député de Welland (M. German), un adversaire déclaré de la réciprocité, un homme qui a été assez courageux pour se séparer de son parti et affirmer ses principes dans cette Chambre. Enfin, le dernier et non pas le moindre, nous voyons le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) lui-même. Je ne veux pas secouer la poussière des tombeaux où sont ensevelis les divers programmes du parti libéral; son histoire a été racontée "ad nauseam" dans les années passées. Je rappellerai seulement l'époque où le très honorable chef de l'opposition proclamait avec éclat, sur la place du marché de Boston, qu'il était le Moïse du peuple canadien, qu'il devait arracher ce peuple à l'esclavage, et il assurait aux citoyens de la république voisine que la destinée vers laquelle tendait le Canada était l'indépendance; que le lien entre notre pays et l'Angleterre serait rompu tout comme le fruit mûr tombe de l'arbre. Je ne veux pas suivre mon très honorable ami dans ses variations; je ne m'attarderai pas à parler de l'époque où il demandait la réciprocité illimitée et le libre-échange continental, tel qu'il existe en Angleterre. Le très honorable député a fait dans sa vie plus de cabrioles politiques, dans les questions de tarif, qu'aucun autre homme dans l'histoire de notre pays ou de tout autre pays civilisé.

Je veux toucher brièvement à quelques-uns des sujets sur lesquels le parti conservateur a différé d'opinion touchant le tarif, avec le parti libéral. Je bornerai mes remarques à deux sujets, celui du blé et celui des instruments aratoires admis en franchise, parce que je ne connais pas suffisamment l'industrie de l'acier au Canada pour en parler. A mon avis, la gauche, spécialement les honorables membres qui représentent les comtés d'Ontario, voient cette question à un point de vue très étrange. J'ai écouté le discours qu'a prononcé au commencement de cette session l'honorable député de Humboldt (M. Neely), lorsqu'il a proposé un amendement à l'adresse en faveur de l'admission en franchise du blé. J'ai entendu le récit des fléaux que nous a fait l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles), lorsqu'il a traité la question de l'admission en franchise des instruments aratoires. A entendre les lamentations de cet honorable député on aurait cru que la partie du Canada située entre la frontière ouest du Manitoba et le pied des montagnes Rocheuses est un pays de détresse. Au récit de ses plaintes, je croyais entendre les

petits enfants pleurer pour leur pain de chaque jour sur le bord des chemins. Je pouvais presque voir les mères, le cœur brisé, la figure couverte de larmes, levant leurs yeux au ciel et demandant au grand Architecte de l'univers de lui donner la nourriture nécessaire pour elles et pour leurs enfants. Je pouvais voir en esprit le père découragé faire le tour du petit chantier de son homestead, s'arrachant les cheveux et appelant la malédiction sur la tête du très honorable premier ministre et des autres membres du Gouvernement, parce qu'ils ne jugent pas à propos de lui accorder le blé libre et l'admission en franchise des instruments aratoires. Il est étrange, monsieur l'Orateur, que si l'on demande aux centaines et aux milliers d'habitants d'Ontario qui ont quitté leur province natale pour venir dans l'Ouest canadien, 999 sur 1,000, s'ils aimeraient à retourner dans leur province, ils nous répondent: non. N'est-il pas étrange qu'ils ne veulent pas abandonner cette terre de désolation où la famine et la pauvreté marchent de pair, si nous devons en croire les tristes lamentations des honorables membres de la gauche.

L'honorable député de Moosejaw est allé encore plus loin lorsqu'il a parlé des instruments aratoires. Il a dit que les cultivateurs canadiens qui demeurent près de la frontière internationale ne pouvaient pas regarder sans douleur de l'autre côté de cette ligne imaginaire, et je pouvais presque voir les larmes couler sur ses joues lorsqu'il nous parlait de ces colons qui ne pouvaient pas supporter de voir les cultivateurs de l'autre côté de la frontière obtenir leurs instruments aratoires un peu meilleur marché. Mais n'est-il pas étrange que, d'après les statistiques du recensement, tous les ans il nous vient des Etats de l'ouest américain des centaines, ou plutôt des milliers de milliers de colons qui abandonnent leurs fermes pour venir s'établir dans nos provinces des prairies? N'est-il pas étrange que ces colons quittent ce pays où les champs sont toujours verts, où le soleil brille toujours, où le tarif est toujours à leur convenance, où les instruments aratoires et toutes les choses qui leur sont nécessaires se vendent à si bon marché, n'est-il pas étrange, dis-je, de les voir abandonner cette terre, où coulent le lait et le miel pour venir s'établir dans nos provinces opprimées et couvertes de fléaux? Il est grand temps que les membres de cette Chambre comprennent mieux leurs devoirs et leurs responsabilités. Je ne vois pas ce que l'on puisse gagner en essayant, comme l'ont fait maintes et maintes fois les membres de l'Ouest, de tirer une ligne de démarcation entre l'est et l'ouest du Canada. On devrait comprendre que notre pays n'est pas composé seulement de l'Est et de l'Ouest, mais que nous sommes une grande confédération s'étendant d'un océan à l'autre, et qui ne peut prospérer que si toutes les provinces se tiennent unies, prêtes à se faire des concessions et des sacrifices mutuels. Ce n'est que de cette manière que nous pourrons fonder sur la partie nord de ce continent une nation grande, libre, unie, heureuse et prospère.

Je voudrais dire quelques mots sur une autre question qui ne se rapporte pas entièrement au tarif, mais qui est d'une importance vitale pour les cultivateurs de tout le pays: la question des réparations des instruments aratoires. On dira peut-être que c'est une question de peu d'importance, mais tous ceux qui font de la culture ou représentent un comté agricole savent que ces réparations occasionnent aux cultivateurs des dépenses considérables. Je tiens de la meilleure source—et c'est pour cela que je veux donner cet avertissement aux manufacturiers—que si un cultivateur achète toutes les pièces d'un gros instrument aratoire, tel que lieuse, moissonneuse, etc., et les assemble, le coût total en sera énorme. Le prix ordinaire d'une lieuse complète est de $140; mais on m'informe que si on l'achète par pièces et qu'on les assemble, le coût atteindra près de $1,000. Des gérants locaux et des agents de la Ford Motor Car Company m'ont assuré que l'on pouvait acheter toutes les pièces d'une machine Ford et les assembler ensuite pour un prix qui n'excédera pas $100 le coût de l'automobile complétée à la fabrique. L'automobile est un luxe, mais une lieuse est une nécessité absolue; et si la compagnie Ford peut fournir ce luxe et les parties qui le composent pour l'augmentation de prix que j'ai mentionnée, je ne vois pas ce qui pourrait empêcher les manufacturiers d'instruments aratoires de faire la même chose. D'après les renseignements que j'ai reçus, c'est ni plus ni moins qu'un vol légalisé. Il arrive quelquefois à un cultivateur de casser une pièce de sa machine juste au milieu d'une récolte. Peu lui importe alors ce que coûtera cette pièce, il faudra qu'il l'obtienne, et il en paiera le prix sans regimber. Mais le fait qu'il consent à payer ce prix ne justifie pas les manufacturiers de le faire aussi élevé. J'appelle l'attention du Gouvernement sur ces faits, parce que je crois qu'ils méritent l'attention du Gouvernement actuel ou de tout autre.

Je tiens à répéter ici ce que j'ai mainte et mainte fois déclaré du haut des tribunes populaires, bien que ce point soit étranger à la considération du sujet: la réforme du Sénat est une des questions les plus importantes que le peuple ait maintenant à étudier. Je veux être bien compris, je parle du Sénat comme corps et ne vise aucun de ses membres en particulier; je n'en veux à aucun et j'ai le plus grand respect pour tous ceux d'entre eux que je connais C'est au système que je m'attaque Il y a au Sénat plusieurs hommes distingués, mais ce corps, tel qu'il est maintenant constitué, n'a pas sa raison d'être, il est démodé et son existence même est une insulte à l'intelligence d'un peuple libre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je crois que l'honorable député va trop loin. La règle dit clairement qu'il est défendu de parler irrespectueusement de l'autre Chambre.

M. ARMSTRONG: Je retire volontiers ce que je viens de dire, mais je regrette de n'avoir pas le droit de m'exprimer dans les seuls termes que je croyais convenir au présent cas. Je ne vois pas qu'on puisse arriver, au moyen de la raison, à soutenir qu'un certain nombre d'hommes, non pas élus mais nommés, et comptables à nul autre qu'à Dieu et à leur conscience, auront droit d'infirmer les lois passées par les élus d'un peuple libre, tenus de rendre compte à ce peuple. Je veux être aussi clair que le règlement me permet de l'être: il est notoire que le Sénat canadien est traité à la légère dans tout le pays et qu'il suffit d'en prononcer le nom pour provoquer des sourires, et je suis convaincu que le peuple entier est arrivé à comprendre la nécessité de modifier la constitution de ce corps.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien!

M. W. F. MACLEAN: Très bien!

M. ARMSTRONG: Je suis charmé de ce soupir du très honorable chef de l'opposition, et je le crois sincère jusqu'à un certain point, car si en quinze ans de règne le très honorable député ne s'est occupé du Sénat que pour y nommer de ses partisans, il n'en est pas moins vrai qu'un des principaux articles de son programme de 1893, c'était la réforme du Sénat.

Je me suis déclaré opposé à l'idée de dégrever le blé de tout droit, parce que, la mettre en pratique, ce serait faire un premier pas dans la voie du libre-échange. Il n'en résulterait pas d'avantage durable pour les cultivateurs de l'Ouest et il en résulterait un détriment et un mal durable pour ceux qui, dans les autres parties du Canada, s'adonnent à la culture mélangée. Je ne veux pas, non plus, qu'on admette les machines agricoles en franchise, parce que cela signifierait d'abord libre-échange, puis augmentation de misère et un plus grand nombre de sans-travail et d'enfants sans pain dans les grandes villes du Canada. Tel serait le résultat des modifications que demande la gauche.

L'honorable député de Moosejaw nous a peint les difficultés contre lesquelles les pionniers de l'Ouest avaient eu à lutter. Loin de moi la pensée d'y contredire ou de déprécier, dans la moindre mesure, le mérite de ces hommes. Mais il y a d'autres parties du pays, comme la province d'Ontario, par exemple, qui ont connu des cas de renoncement—et de privation en plus grand nombre qu'il ne s'en est jamais présenté dans l'Ouest. Les premiers colons de cette province n'y ont pas trouvé des milliers d'acres de terre arable n'attendant que la charrue, le semoir et la herse pour rendre des milliers de boisseaux de blé. Ils n'ont trouvé que des forêts au sein desquelles ils eurent à se tailler des établissements. J'ai l'honneur de vivre sur une ferme qui, en 1837, consistait en deux cents acres de forêt vierge. Il a fallu cinquante ans de labeur incessant pour la faire ce qu'elle est aujourd'hui, et la province d'Ontario offre des centaines et des milliers d'exemples comme celui-là, qui sont autant de témoignages solennels des difficultés et des privations endurées par ceux qui en furent les pionniers.

Qu'il s'agisse du dégrèvement du blé, des machines agricoles, ou de toute autre question de haute portée, il ne suffit pas que l'Ouest désire une loi pour que nous soyons obligés de la passer, il faut prendre en considération les intérêts de tout le Canada. Ce pays ne peut vivre d'une seule industrie; le cultivateur, le manufacturier, l'ouvrier, l'artisan ont chacun leur importance et tous doivent travailler de concert s'ils tiennent vraiment que le pays se développe. Les députés de l'Ouest ne représentent pas bien les intérêts du peuple canadien en traçant ou en cherchant à tracer, comme ils l'ont fait, une ligne de démarcation entre l'est et l'ouest du Canada.

Ayant promis d'être bref, je vais m'efforcer de tenir parole. J'ai tâché d'exprimer clairement mon opinion sur les principaux points traités dans l'exposé budgétaire. Je ne veux pas que les machines agricoles ni le blé soient admis en franchise, et j'ai dit pourquoi. Je félicite cordialement l'honorable ministre des Finances d'avoir traité une très grave question à un moment urgent et d'une façon très habile en tenant compte

des intérêts et des besoins de toutes les classes représentées dans les diverses parties du pays, et je suis certain que j'exprime ici le sentiments de la majorité du peuple entier.

M. A. B. McCOIG (Kent-ouest): Je félicite l'honorable député de York-nord de son attitude énergique; mais, à mon grand regret, c'est tout ce que je puis faire. Je remercie l'honorable ministre des Finances d'avoir permis l'entrée en franchise non seulement des machines destinées au fossoyage, mais aussi des morceaux dont on peut avoir besoin pour les réparer. Les cultivateurs de nos régions sont contents de cette modification qui, j'en suis sûr, va favoriser l'"œuvre qu'ils désiraient depuis si longtemps voir s'accomplir, c'est-à-dire l'établissement d'un meilleur système de drainage sur les fermes du comté de Kent et des autres comtés du sud-ouest de l'Ontario. L'ancien gouvernement avait adopté le système de la poste rurale. En mettant cette idée en pratique et en dotant de la poste rurale les cultivateurs de ces comtés, l'honorable ministre des Postes a fait une œuvre utile. Je l'en félicite et j'espère qu'il m'accordera, à moi, ce qu'il m'a promis, c'est-à-dire la prolongation des routes dans les parties du comté de Kent-ouest où le service de la poste rurale n'est pas encore établi. L'ancien ministre des Postes et le ministre actuel des Postes ont bien mérité de la classe agricole en établissant ce système et en le faisant fonctionner comme il fonctionne. A une couple d'exceptions près dans le quartier des affaires à Chatham et que je signale à l'honorable ministre des Postes dans l'espoir qu'il verra bientôt à les faire disparaître, le service de factage dans cette ville est également satisfaisant.

Les remarques de l'honorable député de York-nord au sujet des morceaux destinés aux réparations des machines agricoles sont peut-être plus importantes que ne le penseraient les gens qui ne connaissent guère cette branche d'industrie.

Quant à l'entrée des machines agricoles en franchise, je me reporterai à l'époque de la première fusion de la compagnie Massey-Harris, de cette compagnie dont le député de York-nord dit qu'il lui est indifférent que le président juge ou ne juge pas à propos de s'unir au parti conservateur. En 1891 eut lieu une fusion de la compagnie Massey avec la compagnie Harris—qui jouissait alors d'une protection de 35 p. 100—dans le but formel d'assurer à la nouvelle maison le contrôle de toute l'industrie des machines agricoles au Canada. Peu après eut lieu la fusion de la compagnie Patterson, de Woodstock, et de la compagnie Wesner, de Brantford. Redoutant la concurrence de cette nouvelle compagnie qui réussissait très bien, la compagnie Massey-Harris chercha à se l'adjoindre ou à l'acheter. Elle l'acheta en 1891 et obtint ainsi le contrôle qu'elle désirait. Dès lors, elle vendit ses machines aux prix qu'elle voulait bien exiger des cultivateurs.

Cela, je peux le prouver et, si l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) était à son siège, je lui demanderais si ce n'est pas vrai. Elle recevait à cette époque de 125 à 145 dollars pour des lieuses qui ne sauraient se comparer à celles que l'on fournit présentement. Jusqu'à l'heure où, en 1894, le Gouvernement diminuait la taxe de 35 à 20 p. c., la compagnie avait presque le monopole du commerce des machines dans ce pays. Une fois la taxe réduite, cette année-là, elle eut à lutter contre la Deering Harvester Company et la McCormick Company. Quel a été l'effet de cette lutte? Qu'est-ce que les cultivateurs y ont gagné? Du jour où les compagnies que je viens de nommer apportèrent ici leurs instruments aratoires, elles diminuèrent du quart le prix des pièces de rechange, et la compagnie Massey-Harris se vit contrainte à faire justement ce dont s'est plaint l'honorable député de York-nord, c'est-à-dire à diminuer du quart le prix des pièces de rechange. Bien plus, elle se vit obligée de confectionner une machine toute différente. La lieuse qu'elle fabriquait depuis des années était lourde, encombrante, nécessitant l'emploi d'un cheval de plus pour la tirer. Elle était loin d'égaler les machines que l'on a apportées des Etats-Unis. Dès que la concurrence se mit de la partie, on s'aperçut qu'il allait falloir perfectionner une machine qui, jusque-là, avait pu faire l'affaire et, peu d'années après, il en était fabriqué une bien supérieure à l'ancienne: avec rouleau, montures à billes, chariot, porte-gerbes, et on la vendait absolument le même prix à nos cultivateurs. Le fait que je veux établir, c'est que la concurrence a forcé cette compagnie à livrer au public, à un prix moindre, un article bien supérieur comparativement à ce qu'elle lui donnait avant 1894. Je crois que ce qu'a dit l'honorable député de York-nord est vrai, à savoir que la ocmpagnie Massey-Harris avait le monopole du commerce des machines au Canada, et ç'a peut-être été

une des raisons pour lesquelles, pas plus tard qu'à la dernière élection générale, le ministre du Travail (M. Crothers) qui, nous sommes tous chagrins de le savoir, a été indisposé et dont le rétablissement et le prochain retour à cette Chambre seront, j'en suis sûr, pour chacun de nous une source de satisfaction, a fait la déclaration qui suit dans la ville de Chatham, selon que l'a rapportée le journal conservateur le plus important du sud-ouest d'Ontario:

Ce que veulent les cultivateurs du Canada, ce n'est pas l'admission en franchise du blé, mais celle des machines agricoles.

Voilà ce que disait le présent ministre du Travail, un des membres les plus influents de la gauche à cette époque, et une des choses les plus difficiles que j'aie euer à faire dans mon comté, ç'a été de convaincre les cultivateurs que le ministre du Travail n'avait fait que plaisanter, et que, si un gouvernement conservateur arrivait au pouvoir, il ne ferait rien pour donner suite à cette déclaration.

Que l'on me permette d'aller un peu plus loin. Vous vous souvenez, je n'en doute point, monsieur l'Orateur, des paroles que prononçait devant cette Chambre, le 30 mars 1910, l'ancien député conservateur de Maclead, M. Herron, paroles que rapporte le compte rendu des Débats comme suit:

J'aimerais à dire quelques mots du projet de résolution dont la Chambre est présentement saisie. Je crois qu'il serait beaucoup plus avantageux pour notre pays de mettre les moissonneuses-lieuses sur la liste des articles admis en franchise, de préférence aux plumes, aux parfums, et autres marchandises dont on nous a entretenus ce soir. Ç'aurait été une magnifique occasion pour le gouvernement de remplir quelques-unes des promesses faites par lui aux cultiavteurs du Nord-Ouest, il y a nombre d'années. Le ministre et ses adhérents promirent que si on les mettait au pouvoir ils décréteraient l'admission en franchise des instruments d'agriculture.

Ce fut la déclaration catégorique faite, sinon par le premier ministre, du moins par des partisans du premier ministre qui ont été ministres depuis. Ç'aurait été une belle occasion d'insister pour obtenir la réciprocité en matière d'instruments d'agriculture, aussi bien qu'à l'égard du blé et d'autres céréales.

M. SAM SHARPE: Quelle est la date?

M. McCOIG: Le 30 mars 1910, page 6335. Des membres de la droite parlent de différences d'opinion entre ceux de la gauche, et ils assurent que, pour eux, ils forment un parti uni, ayant tous la même opinion. Cette assertion ne saurait se justifier, puisque, si nous lisons un peu plus loin dans les Débats, nous voyons que le ministre des Douanes (M. Reid) a dit ce même jour-là, en parlant sur cette même question:

[M. McCoig.]

Ce qui me surprend, c'est que le ministre des Finances n'a pas essayé de négocier un traité de réciprocité relativement aux instruments agricoles. Puis il y a le blé, la grande ressource du Nord-Ouest. Si nous pouvions faire entrer le blé aux Etats-Unis cela aiderait beaucoup les agriculteurs du Nord-Ouest.

Puis il ajoute:

Mais le ministre des Finances n'a pas pris en considération les besoins des agriculteurs de l'Ouest, et il n'a pas essayé de faire mettre ces articles sur la liste des objets en franchise.

Pour quelqu'un qui, en silence, écoutait ces messieurs, n'était-il pas amusant de les entendre chaque jour solliciter le Gouvernement de faire précisément ce que nous proposons aujourd'hui? Maintenant qu'ils sont en place, toutefois, ils n'offrent rien de ce qu'ils voulaient faire faire à l'ancien gouvernement. Nous avons entendu l'honorable député de York-nord déclarer que les membres de la droite formaient un grand parti, un parti uni.

Devant la situation qui se présente à nous aujourd'hui quelle est la conclusion à laquelle il faut arriver? Cette conclusion sera qu'ils n'étaient pas sincères, et que leurs propos n'avaient d'autre objet que d'attirer le peuple à eux. On rapporte que sir Wilfrid Laurier, ou quelque membre de son cabinet, aurait autrefois promis un dégrèvement total des blés et des instruments aratoires. L'honorable ministre des Finances (M. White) est venu dans mon comté, à Tilbury, cette vieille forteresse libérale qui, jusqu'à présent, a donné ses suffrages à des libéraux et continuera à le faire, je n'en doute point. Un jour qu'il adressait la parole à une assemblée publique dans cette ville, il lui fut demandé par M. John Richardson, un ancien et un brave, d'expliquer la situation du pays, et voici comment se serait exprimé le ministre des Finances, selon un journal conservateur, le "Chatham Planet" du 16 septembre 1911:

Tout d'abord, je remercierais la Providence.

Et le gouvernement, qu'en faites-vous? poursuivit M. Richardson?

J'y arrive. Je veux être absolument juste pour vous qui êtes libéral. Je remercierais d'abord la Providence, ensuite l'esprit d'entreprise et d'initiative des Canadiens, les capitaux anglais et, finalement, l'heureuse administration d'un gouvernement qui a donné pour couronnement à une politique de progrès cette folie de la réciprocité. Si ce n'était de cette convention douanière, je serais avec Laurier aujourd'hui.

Chacun de nous se souvient, monsieur l'Orateur, que bien des fois vous avez demandé que l'on ouvrît de nouveaux débouchés aux produits naturels du pays, et lorsque, maintenant, vous constatez l'oubli dans

lequel vos anciens collègues laissent des engagements pris autrefois, n'est-ce pas pour vous un motif de regret d'être privé, à cause de votre charge, de l'avantage de venir à l'aide de ceux qui, aujourd'hui, font la lutte dans l'intérêt des cultivateurs?

A l'égard de la proposition relative aux instruments aratoires, nous avons vu nos amis de la droite parcourir le pays et dire qu'ils n'hésiteraient point à se joindre à nous sur cette grande et importante question, et à tâcher de faire plus que de réduire simplement le droit sur les lieuses et les moissonneuses. On sait que le ministre des Finances a souri l'autre jour en disant à la Chambre qu'il allait effectuer une réduction de 5 p. 100, mais sur les moissonneuses et les lieuses. Il sait qu'un léger amoindrissement de la taxe sur ces articles se réduit à bien peu de chose en tant que les cultivateurs sont concernés. Il n'ignore point, en effet, qu'il y a aux Etats-Unis trois grandes fabriques seulement, celles de McCormick, de Deering et de Massey-Harris, et qu'une diminution de l'impôt sur ces articles n'aurait d'autre effet que d'engager ces compagnies à faire passer au Canada des lieuses et des moissonneuses américaines qui viendraient faire ici la concurrence à celles que ces mêmes compagnies fabriquent ici.

Elles sont seules à fabriquer aux Etats-Unis des lieuses et des moissonneuses dans des proportions quelque peu considérables. Si quelqu'un de la droite désire y ajouter le Plano, Champion and Milwaukee, je dirai que toutes ces maisons étaient comprises dans le vaste syndicat qui existait aux Etats-Unis jusqu'à il y a quelques mois et qui, je suppose, jouera le même rôle qu'il jouait auparavant. Cette réduction de 5 p. 100 sur les lieuses et les moissonneuses signifie simplement que l'on sortira de l'argent d'une poche pour le mettre dans l'autre. Les manufacturiers américains ne formant des deux côtés de la frontière qu'une seule et même maison, c'est contre eux-mêmes qu'ils lutteraient en venant ici.

Que fait cependant le ministre? Il ne touche point à la taxe qui grève les instruments aratoires les plus importants, et il veut faire entendre aux cultivateurs qu'il fait quelque chose pour eux. Dans mon comté comme dans d'autres parties du pays, c'est un fait bien connu que, dans bien des cas, il suffit d'une lieuse et d'une moissonneuse pour les besoins de deux ou trois cultivateurs. Je vois sourire l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox). Il voudra bien admettre cependant que, dans beaucoup de régions, la même lieuse et la même moissonneuse servent à deux ou trois cultivateurs. Dans plusieurs régions de la province d'Ontario, une lieuse dure de dix à douze ans, et jamais plus de quinze ou vingt, avec un usage ordinaire et du soin.

M. WILCOX: L'honorable député déclare que le ministre des Finances a dû sourire lorsqu'il a annoncé sa réduction de 5 p. 100; le parti de mon honorable ami s'est-il éclaté de rire au moment où il réduisait le droit de 2½ p. 100 en 1897?

M. McCOIG: Je ne saisis pas bien la portée de cette remarque. L'honorable député ne se rend pas compte du but auquel je vise, et je ne vois pas bien où lui-même veut en venir. S'il est désireux, comme il le prétend, de stimuler l'industrie des instruments aratoires, il ne saurait trouver à redire à la réciprocité.

M. WILCOX: L'honorable député ne m'a pas compris. Il a déclaré que le ministre des Finances avait dû sourire au moment d'annoncer la réduction par 5 p. 100 du droit sur les lieuses. Je demande de mon côté à l'honorable député quel a été l'effet produit sur son parti et son gouvernement, lorsque, aux termes du tarif Fielding, le droit a été réduit de 2½ p. 100 seulement.

M. McCOIG: L'honorable député n'ignore pas que nous ne nous en sommes pas tenus à réduire le droit sur les lieuses; nous avons opéré une réduction de 5 p. 100 sur tous les instruments à l'égard desquels les cultivateurs demandaient la suppression des droits.

M. WILCOX: Et vous avez relevé l'estimation de leur valeur?

M. McCOIG: L'honorable député n'a pas été interrompu hier soir, et j'espère qu'il va cesser de m'interrompre ce soir. Nous avons fort goûté son discours et nous nous sommes abstenus de toute interruption.

La question est celle-ci, en ce qui regarde les droits sur toutes les machines principales dont les cultivateurs ont besoin actuellement, telles que les épandeuses de fumier, les semoirs brise-mottes, les semoirs bineuses, les râteaux à bascule, les râteaux à déchargement latéral, les chargeuses de foin, les faneuses mécaniques, les brise-mottes, les herses dentées, les charrues à siège, les charrues polysocs et les charrues ordinaires, l'honorable représentant de Brantford (M. Cockshutt) s'est assuré qu'on n'y changerait absolument rien. Je pourrais mentionner, en outre, les rouleaux et d'autres instruments, tels que les semoirs à maïs, les

hache-maïs et décortiqueurs de maïs, et les ustensiles employés dans la culture de la betterave. Tous ces instruments sont très usités dans les comtés d'Essex et de Kent, où nous cultivons de si grandes étendues en blé d'Inde; mais sur aucun de ces instruments les cultivateurs n'obtiennent de réductions de droits. L'honorable député (M. Wilcox) siège depuis six ans en cette Chambre, et n'a jamais préconisé l'imposition d'un droit sur l'importation du maïs. Il est censé être très intime avec les ministres, mais jamais avant hier soir a-t-il réclamé l'imposition d'un droit sur les importations de maïs en se réclamant des raisons invoquées en 1900, sur les points les plus reculés de la circonscription d'Essex-sud, par M. L. Wigle, alors qu'il faisait la lutte à un ancien membre de la députation, M. M. K. Cowan. Ces raisons invoquées hier soir par l'honorable représentant d'Essex-nord (M. Wilcox) en faveur de l'imposition d'un droit sur les importations de maïs ont été débattues à toutes les élections, mais jamais M. L. Wigle n'a défait M. M. K. Cowan, qui préconisait l'admission du maïs en franchise.

Que l'hon. député d'Essex-nord sache bien que dans le comté de Kent les conditions sont aussi favorables à la production du maïs que dans aucun autre comté de la province d'Ontario. Représentant de ce comté, je ne suis pas prêt à demander au Gouvernement d'imposer un droit sur le maïs. Encore mardi dernier, je rencontrais M. John Sewell, du township de Raleigh, dans la zone du maïs du Canada, et qui effectivement achetait du maïs pour le nourrissage de son troupeau. D'autres comtés ne sont pas aussi bien partagés que le nôtre en vue de la production du maïs, et les habitants du comté de Kent ne sont pas tellement égoïstes qu'ils veuillent obliger les habitants de ces autres comtés à payer une taxe sur le maïs consommé par leurs bestiaux. J'invite l'honorable député (M. Wilcox) à me dire si jamais, du temps où il était perçu un droit sur les importations de maïs, les cultivateurs de Kent et d'Essex ont obtenu pour leur maïs des prix aussi élevés que ceux de ces années dernières. J'attends sa réponse.

M. WILCOX: Comment l'honorable député peut-il logiquement demander d'une part le relèvement du droit sur les tabacs au delà de 28 p. 100, et, d'autre part, préconiser l'admission en franchise du maïs? Si la protection est utile dans un cas, ne le serait-elle pas dans l'autre?

[M. McCoig.]

M. McCOIG: Je savais que l'honorable député ne me donnerait pas une réponse directe. Je m'attendais à la réponse qu'il m'a faite. Quant au maïs, nous voudrions que les cultivateurs des divers comtés de la province d'Ontario où on ne saurait le produire, eussent le bénéfice de son admission en franchise, car ils en ont besoin pour le nourrissage de leurs troupeaux. Nous voulons que les cultivateurs de votre comté, monsieur l'Orateur, jouissent d'un régime de franchise pour le maïs.

D'autre part, le tabac est un article de luxe, non pas de nécessité. J'ai signalé à l'attention du ministre de l'Agriculture la fâcheuse situation des producteurs de tabac de Kent, en ce qu'ils se trouvent à la merci des acheteurs, puisqu'il ne se trouve que deux maisons à même d'acheter le tabac, tandis qu'il se trouve des milliers de gens qui ont besoin de maïs pour la nourriture de leurs animaux. Si l'honorable député veut se montrer juste, il joindra ses efforts aux miens et fera tout en son pouvoir pour venir en aide aux producteurs de tabac qui sont aujourd'hui dans une situation très difficile. S'il en avait été autrement, je n'aurais pas fait appel au ministre de l'agriculture et au ministre du Travail, je ne leur aurais pas demandé d'appliquer la loi contre les coalitions en vue d'obliger les acheteurs de tabac à se montrer justes et raisonnables envers les producteurs soucieux de faire leurs frais dans la culture. L'industrie est relativement nouvelle; elle a été encouragée et protégée dans son enfance par le gouvernement précédent, lequel a appliqué des millions de dollars à l'exécution d'un plan conçu dans le but de favoriser le plus possible l'industrie de la production du tabac. Le gouvernement libéral fournissait la graine gratuitement, faisant faire des conférences et enseigner aux cultivateurs comment cultiver cette plante.

On encourageait les cultivateurs à s'engager dans cette industrie, et c'est ce qu'ils firent; ils se procurèrent les instruments nécessaires à cette culture, ils se construisirent des séchoirs à tabac, d'un prix de mille à quinze cents dollars, et qui ne peuvent être utilisés que pour la dessiccation et la préparation du tabac. Puis les acheteurs de tabac déclarèrent qu'ils paieraient volontiers de bons prix pour le tabac, mais aujourd'hui ces acheteurs craignant de voir le Gouvernement prendre quelque initiative, se rendent dans le comté de Welland et déclarent aux cultivateurs de ce comté qu'ils sont à même de produire du tabac

tout aussi bon ou meilleur que celui produit dans Essex ou dans Kent, leur but étant de faire tomber le prix du tabac en feuille. Pour la petite quantité de tabac qui est produite dans ce comté, ils paient 4 cents de plus la livre qu'ils ne paient dans le comté de Kent. Et j'invite l'honorable député d'Essex-nord, j'invite les membres de la coalition à placer des échantillons de ces tabacs devant le ministre de l'Agriculture, et je m'avouerai battu s'il ne déclare pas que le tabac de Kent est aussi bon que celui produit dans Welland. La coalition paie ces 4 cents de plus afin d'engager les cultivateurs de Welland à suivre l'exemple des cultivateurs de Kent et à s'appliquer à cette industrie; puis une fois ce résultat obtenu, elle les exploitera en leur payant que les prix qu'elle jugera à sa convenance de payer. Ce tabac, en fin de compte, doit s'écouler par le seul intermédiaire des consommateurs, et ces consommateurs le producteur ne saurait les atteindre que par l'entremise de la coalition. J'ai demandé au ministre du Travail (M. Crothers) d'appliquer la loi contre les coalitions. J'ai adressé la même demande au ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel). Il nous a donné un peu d'espoir; il a déclaré qu'il en causerait avec ses collègues. Je le prie maintenant de dire s'il en a causé avec eux, ou s'il va permettre que les cultivateurs soient exploités comme ils l'ont été jusqu'ici.

L'honorable ministre n'a rien à dire. Je conjecture qu'il n'en a pas causé avec ses collègues, qu'il ne leur en a pas soufflé mot. Il laisse le cultivateur à la merci de la coalition et met celle-ci à même de s'assurer la récolte du cultivateur au prix qu'elle voudra bien lui en donner.

Voilà pour le tabac. Je reviens maintenant à la question de l'admission en franchise du maïs. L'honorable député voudrait qu'il fût établi un droit sur les importations de maïs. Je ne suis pas en faveur de l'imposition d'un tel droit. Mais ce que je suis prêt à préconiser,—et j'espère que le ministre des Finances s'y arrêtera,—c'est la suppression du droit sur les instruments aratoires dont les producteurs de maïs sont tenus de se servir. Des centaines et des centaines de fermiers producteurs de maïs sont obligés d'importer des lieuses de maïs, des décortiqueurs de maïs, des hache-maïs et autres machines. Ils ne sauraient se passer de ces machines à cause de la rareté de la main-d'œuvre, et cependant ces machines ne sont à peu près pas fabriquées dans notre pays. La compagnie Massey-Harris se proposait de fabriquer, et même pendant quelque temps, si je ne me trompe, effectivement a fabriqué des lieuses de maïs. Mais leurs machines ne fonctionnaient pas bien dans la zone du maïs d'Essex et de Kent. Depuis deux ans on s'y est mis à importer la lieuse de maïs Johnson, les lieuses Deering et McCormick, qui sont fabriquées à Chicago. S'il arrivait, comme le ministre des Finances l'a déclaré, que les moissonneuses de maïs fussent admises sous le régime des moissonneuses ordinaires, les droits sur ces machines seraient désormais de 12½ p. 100. Comme le prix des hache-maïs et décortiqueurs de maïs varient de $250 à $300 et même davantage, et comme le cultivateur ne saurait s'en passer, parce que le travail ne saurait s'exécuter à aussi bon compte à bras qu'à la machine, on conçoit sans difficulté que même un tel droit représente une assez lourde taxe pour le producteur. Si l'honorable représentant d'Essex-nord est tellement désireux d'améliorer le sort des producteurs de maïs, je l'invite à se joindre à moi pour obtenir du ministre l'admission en franchise de ces machines agricoles. Ce serait d'un grand secours pour les cultivateurs qui approvisionnent l'Ontario de maïs en concurrence avec les Etats-Unis. Si l'honorable député veut me venir en aide, je ferai tout en mon pouvoir pour assurer aux cultivateurs l'abrogation de ce droit.

Voici maintenant l'honorable représentant d'York-sud, circonscription agricole, si je ne me trompe, qui se déclare absolument opposé à l'admission du blé sous un régime d'exemption des droits. En ma qualité de représentant d'une circonscription agricole de l'Ontario, je tiens à vous expliquer, ainsi qu'à la Chambre, pourquoi je suis en faveur de l'admission du blé en franchise. Voyez ce qui nous attend si nous ne supprimons ce droits de 10 cents le boisseau sur le blé et de 45 cents sur le baril de farine. La production estimative du blé au Canada en 1913 a été de $231,717,000 boisseaux, tandis que la consommation estimative n'est que d'à peu près 50 millions de boisseaux, ce qui laisse 181,717,000 boisseaux que nous devons écouler quelque part.

Que voulez-vous que fassent les cultivateurs de l'Ouest de tout ce grain? Ils sont obligés de le vendre, s'ils veulent payer ce qu'ils doivent aux manufacturiers d'Ontario pour les machines qu'ils ont achetées, afin de semer et de récolter ce blé; autrement, la situation serait encore pire qu'à l'heure actuelle; car les manufacturiers pré-

tendent qu'ils ne peuvent percevoir que 25 p. 100 des billets promissoires des cultivateurs de l'Ouest, qu'ils détiennent pour des machines agricoles qu'ils leur ont livrées. Une chose certaine, c'est que si nous ne laissons pas les cultivateurs de l'Ouest libres de disposer de leur blé, de leur avoine, de leur orge et de leur graine de lin, à des prix qui leur permettent de payer le coût des instruments dont ils se servent et de vivre, ils seront forcés de se livrer à la culture mixte. Le ministre de l'agriculture de la province du Manitoba vient de publier une brochure où l'on démontre que cette culture peut très bien se faire avec succès dans cette province. Il est donc évident que, si le gouvernement lie les mains des cultivateurs de l'Ouest, de telle façon qu'ils ne puissent se débarrasser de leur blé, ils devront essayer de produire autre chose. Ils se livreront à l'élevage des bestiaux et des porcs. Et je le demande maintenant au député d'Essex-nord, que va dire le cultivateur de l'Est qui fait l'élevage des porcs sur une petite échelle, lorsque les provinces de l'Ouest expédieront à pleins wagons sur notre marché des porcs dont l'engraissement n'aura coûté presque rien? C'est là un sujet trop sérieux pour qu'on le traite à la légère; nous devons étudier cette question en nous plaçant au point de vue national ou, sinon, les cultivateurs d'Ontario se verront bientôt obligés de soutenir la concurrence des cultivateurs de l'Ouest où l'on peut produire à aussi bon marché que dans l'Est. Ces jours derniers, les journaux du matin annonçaient que les semailles battent leur plein dans l'Alberta, et que les cultivateurs ont mis de côté de grandes étendues de terre où ils se proposent de semer de la navette. Comme vous êtes un cultivateur pratique, monsieur l'Orateur, vous savez que la navette est l'un des meilleurs légumes que vous puissiez semer au printemps afin de nourrir les porcs. Les cultivateurs de l'Alberta se préparent donc à se livrer à l'élevage du porc, c'est évident. Si le gouvernement américain n'avait pas enlevé les droits sur les porcs et les bestiaux, nous verrions bientôt les cultivateurs de l'Ouest venir nous faire concurrence sur nos marchés de l'Est. Si mon honorable ami d'Essex-nord, qui est un cultivateur pratique et à l'aise, veut pour un instant mettre de côté l'esprit de parti et étudier le problème d'une façon impartiale, il ne sera pas lent à constater qu'il y va de l'intérêt non seulement de la province d'Ontario, mais du pays tout entier, de fournir aux gens de l'Ouest un marché pour leur grain, ce qui nous permettra à nous, les gens de l'Est, de continuer à produire les articles avec lesquels nous avons remporté de magnifiques succès dans le passé.

Maintenant, un mot à l'adresse des honorables députés de la droite qui se récrient à l'idée d'expédier nos produits sur d'autres marchés, et qui prétendent qu'il faut conserver pour nous-mêmes notre marché local. A ce propos, si vous voulez bien me le permettre, je vous citerai quelques chiffres, qui sont très éloquents. Voici:

Durant le mois de novembre, nous n'avons pas expédié un seul bœuf, veau, mouton ou agneau en Grande-Bretagne. Mais en revanche, le Canada a expédié sur le marché américain: 70,746 bestiaux évalués à $2,864,709; 5,297 veaux de moins d'un an, évalués à $64,348; 7,396 agneaux évalués à $37,592 et 490 moutons, évalués à $3,201.

Si ce sont là les chiffres pour le mois de novembre seulement—et il est facile de démontrer leur exactitude grâce aux renseignements que possède le ministre du Commerce et de l'Industrie, qui est bien plus versé que moi dans les chiffres—ne serait-il pas important que nous tentions de faire quelque chose dans le sens que le suggère l'opposition? Permettez-moi d'aller encore un peu plus loin. Si l'entente commerciale avec les Etats-Unis était devenue loi, et si l'honorable député d'Essex-nord était encore dans l'opposition, j'aimerais à entendre les dénonciations qu'il lancerait, si, en parcourant son comté, il constatait que les cultivateurs qui se sont livrés à l'élevage des chevaux, il y a quelques années, étaient obligés de vendre leurs chevaux à 25 p. 100 meilleur marché qu'avant les élections de 1911? N'est-ce pas qu'il serait du nombre de ceux qui se voileraient le visage de leurs deux mains, en proclamant bien haut que la réciprocité a ruiné l'industrie chevaline en ce pays?

Pas plus tard que samedi dernier, cependant, j'ai acheté pour $400 une paire de chevaux, qui m'auraient coûté $500, avant l'année 1911.

Le même état, d'où j'ai tiré les chiffres que j'ai cités tout à l'heure, constate que l'abaissement à 10 p. 100 des droits sur les chevaux aux Etats-Unis, a eu pour résultat immédiat, l'expédition sur le marché américain de 400 chevaux d'une valeur de $101,496, durant le mois de novembre dernier. En dépit de ce droit de 10 p. 100, nous avons donc trouvé le moyen d'expédier 400 chevaux canadiens aux Etats-Unis, et je me demande ce que va faire maintenant notre estimable ami, le ministre de la Milice?

Pas plus tard qu'hier, le très honorable chef de l'opposition a demandé des explica-

tions au ministre de la Milice, à propos de certains renseignements, qui ont fait le tour du pays, relativement à un arrangement qui aurait été conclu par le ministre de la Milice avec le National Livestock Exchange. La dépêche en question contient le passage suivant:

Un arrangement important vient d'être conclu par le ministère de la Milice avec la National Livestock Exchange, Limited, par lequel cette association s'engage à louer pour une période de 25 ans 65,120 acres des terres de la Couronne, dans l'Alberta, au sud de la rivière Red-Deer, et à s'y livrer à l'élevage des chevaux de remonte pour la milice canadienne et l'armée anglaise. L'association paiera un loyer annuel de 2 cents par acre, et elle se propose d'élever pas moins de 1,500 chevaux par année.

Ne ressentez-vous pas une certaine fierté, monsieur l'Orateur, à l'idée que le ministre de la Milice va s'emparer de 65,000 acres de terre appartenant aux cultivateurs du Canada, qui contribuent leur bonne part aux revenus du pays, pour les louer à raison de 2 cents par acre à une compagnie dont le but est de faire l'élevage des chevaux en concurrence avec les cultivateurs non seulement de la province d'Ontario, mais du Canada tout entier? Que va dire de cela l'honorable député d'Essex-nord? Va-t-il en appeler aux ministres de la province d'Ontario, dont la population a toujours fait son devoir et a contribué à maintenir la dignité et la prospérité du pays depuis un grand nombre d'années? Il y a quelques jours à peine, le ministre des Finances a déclaré: Nous allons faire l'éducation des cultivateurs avec les deniers que le ministre de l'Agriculture met à notre disposition. Est-ce là la façon dont on veut s'y prendre pour arriver à ce résultat? Est-ce que nous allons leur faire concurrence dans le domaine même qu'ils ont choisi pour gagner leur vie? Ou bien devrons-nous en arriver à la conclusion que le ministre de la Milice fait des dépenses que n'approuvent ni le ministre des Finances, ni le ministre du Commerce et de l'Industrie? Le moment arrive, selon moi, où il ne sera plus permis à nos gouvernants de dépenser follement l'argent du peuple, comme c'est le cas depuis les deux dernières années. Si la Chambre veut bien me le permettre, je lui citerai l'opinion d'un journal conservateur de Toronto. Les députés qui siègent à la droite de l'Orateur me concéderont sans peine, je le suppose, que le "Saturday Night" de Toronto est reconnu comme un journal conservateur,—ou du moins, on peut dire qu'il est indépendant. L'auteur de cet article a la réputation d'être l'un des journalistes les plus en vue du Canada. Voici ce qu'il écrit :

Les Canadiens partisans de la paix seront fortement intrigués lorsqu'ils prendront connaissance des prévisions budgétaires, qui sont actuellement soumises au Parlement, relativement à la construction des salles d'exercice. Voici quelques exemples qui concernent la province d'Ontario: manège militaire à Barrie, $25,000; manège militaire à Berlin, $50,000; à Brantford, $75,000; à Fort-William, $30,000; à Galt, $35,000. Et c'est ainsi que l'on distribue la pâture aux amis politiques d'un bout à l'autre du pays. Jamais au Canada nous n'avons été témoins d'un gaspillage plus criminel et plus inutile des deniers publics, que depuis que l'administration actuelle a été saisie de cette fièvre de bâtir partout des manèges militaires. Si l'on employait une partie de ces deniers pour construire un asile où seraient incarcérés tous ceux qui ont voté l'adoption de ces crédits, on rendrait réellement un grand service au pays.

Je vois sourire l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie, et je suis heureux de constater qu'il aime à entendre la vérité. C'est à lui et au ministre des Finances qu'il appartient d'user de toute l'influence qu'ils possèdent, en leur qualité de représentants de la province d'Ontario dans la région, afin que l'argent de la population de cette province en particulier, qui contribue sa large part aux revenus du Dominion, ne soit pas gaspillé de cette façon-là. Maintenant, les électeurs de mon comté que j'ai rencontrés durant la vacance de Pâques, libéraux comme conservateurs, m'ont demandé, sans une seule voix discordante, de me lever en Chambre, lorsque le projet de voter de nouvelles subventions au Nord-Canadien viendra devant le Parlement, et de voter carrément contre cette mesure dans l'intérêt de la population du Canada. Si je ne me trompe, il y a quelques députés indépendants qui siègent de l'autre côté de la Chambre. Si l'honorable député d'Essex-nord est au nombre de ces indépendants, je puis l'assurer de suite que nous allons nous unir sur cette question importante, et nous allons nous efforcer d'empêcher le Nord-Canadien de se faire accorder de nouveaux subsides par le Gouvernement du Dominion. Les documents publiés établissant que ce chemin de fer a reçu des différentes provinces et du Canada une somme d'au delà de $200,000,000 sous forme d'obligations garanties, en espèces et en terres. Si c'est là la vérité, et il n'y a pas de doute que le ministre des Finances va instituer une enquête avant de songer à présenter un bill à ce sujet—et s'il l'on en vient à la conclusion qu'il soit absolument nécessaire que le pays vienne au secours de la compagnie, selon

moi, le Gouvernement serait justifiable d'étudier la question sous ses divers aspects, afin de s'assurer si, oui ou non, on ne pourrait pas enlever cette voie ferrée à McKenzie et Mann et l'exploiter pour le bénéfice du peuple de ce pays. Les revenus que l'on retirerait de l'entreprise seraient versés au trésor canadien, et ce ne serait que justice, eu égard aux sommes énormes que ce chemin de fer a coûtées au pays jusqu'à date, et sous les circonstances, le peuple deviendrait propriétaire d'une entreprise dont il a défrayé le coût, au lieu de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien.

Je puis vous donner l'assurance, en terminant, monsieur l'Orateur, que j'apprécie beaucoup la courtoisie que les honorables députés ont manifestée à mon égard, en écoutant patiemment mes remarques, et permettez-moi de renouveler à l'honorable député d'Essex-nord l'assurance que, s'il veut unir ses efforts aux miens, nous voterons tous deux contre tout projet qui pourrait être soumis au Parlement dans le but de venir au secours du chemin de fer Nord-Canadien.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Monsieur l'Orateur, je tiens d'abord à unir ma voix à celle des orateurs qui m'ont précédé pour féliciter le ministre des Finances, non seulement de l'exposé si logique et si convaincant qu'il nous a présenté, mais encore de la candeur et de la sincérité dont il a fait preuve dans le développement de son discours. Au dire de l'honorable député qui m'a précédé (M. McCoig), le ministre des Finances a donné plus d'une preuve de sa sincérité et de sa loyauté. Mon collègue a bien voulu dire qu'au cours d'une de ses harangues quelque part en cette province, le ministre des Finances a voulu tout d'abord rendre grâce et hommage à la Providence de la prospérité du pays. Je ne m'étonne pas que ces paroles aient frappé le député de Kent-ouest; en effet, les députés de la gauche n'ont pas été habitués à entendre les ministres d'Etat rendre hommage et gloire à la Providence de la prospérité qui a pu régner au pays, lorsqu'ils étaient à la tête des affaires. Ils avaient coutume d'attribuer à sir Wilfrid Laurier le mérite de cette prospérité et de prétendre que la Providence n'y était pour rien. Mais quand arrivait une récolte déficitaire, ou autre chose semblable, alors la Providence était seule digne de blâme et le gouvernement était exonéré.

Je ne m'arrêterai guère à la question financière, aujourd'hui. Les députés de la droite ou de la gauche voient sans doute d'un bon œil la situation financière du pays sous le régime actuel. En 1896, notre dette publique nette s'élevait à $258,497,432. En 1911, à la chute du gouvernement Laurier, cette dette avait atteint le chiffre de $340,042,052, soit un accroissement de $81,554,620, dans la dette nette du pays, sous le régime libéral. A la fin du premier exercice écoulé sous le régime actuel, la dette accusait une diminution de $122,591. A la fin de l'exercice suivant, la dette accusa une nouvelle diminution de $25,617,835, diminution inouïe dans l'histoire politique du Canada. A la fin de l'exercice qui vient de se clore, la dette nette s'est accrue de $10,000,000; mais quand on compare cet accroissement, avec l'augmentation de $46,000,000 qui eut lieu en 1907 et en 1908, sous le gouvernement libéral, le parti conservateur n'a pas raison d'en rougir. Le résultat, c'est que la dette publique nette est aujourd'hui de $6,000,000 moins élevée qu'à l'avènement du gouvernement Borden au pouvoir.

Il faut aussi se féliciter de ce que le commerce du Canada n'a pas été paralysé à la chute du gouvernement Laurier. On nous avait habitués à croire que les véritables hommes d'Etat que le pays eut jamais produits se trouvaient dans les rangs du parti libéral et que, s'il y avait un changement de gouvernement, tout retomberait dans la stagnation; la marche du commerce serait enrayée et les affaires tomberaient dans le marasme. Eh! bien, le commerce n'a pas subi de recul. Il a continué à marché de l'avant par grandes enjambées, depuis l'avènement du gouvernement actuel, au point qu'aujourd'hui il dépasse l'étape du milliard. Pour le dernier exercice, l'augmentation de notre commerce global sur celui d'il y a quatre ans, dépasse la moyenne totale du commerce canadien durant les dix dernières années du régime libéral. Comme le député de Rouville (M. Lemieux) nous a signalé le commerce global du Canada, j'appelle l'attention sur cette statistique. La masse de notre commerce a été avec les Etats-Unis, et il atteint le chiffre de $608,000,000. Vient ensuite notre commerce avec la Grande-Bretagne, atteignant $316,000,000. Viennent ensuite la France, l'Allemagne et les Antilles avec un commerce collectif de $17,000,000. Notre commerce collectif se compose de $692,000,000 d'importations et de $393,000,000 d'exportations, accusant aussi une balance défavorable du commerce de $298,000,000. Nos importations des Etats-Unis s'élèvent

à $441,000,000 et nos exportations aux Etats-Unis à $167,000,000, soit une balance du commerce défavorable de plus de $274,000,000.

Le Canada vend à la Grande-Bretagne $177,000,000 valant de produits et achète du Royaume-Uni $138,000,000, soit une balance du commerce défavorable au Canada de $39,220,000. Un fait qu'il serait eut-être intéressant de souligner ici, c'est que sur les quatorze grands ays qui commercent avec le Canada, tous achètent du Canada moins de produits qu'ils ne lui en vendent, sauf le Royaume-Uni, Terre-Neuve et la Belgique. Certaines personnes qui ont sérieusement étudié les questions commerciales n'attachent guère d'importance à la balance défavorable du commerce; mais je l'avoue, je préférerais que la balance du commerce fût en sens opposé. Il faut en outre observer que $198,386,000 valant de nos exportations, c'est-à-dire la moitié, vont à l'empire britannique, et que plus de 99 p. 100 de nos exportations dans l'empire britannique vont au Royaume-Uni. Il faut aussi remarquer que plus de 52 p. 100 des exportations globales du Canada sont des produits agricoles.

Comme je représente un comté agricole, on me pardonnera bien si j'appuie davantage sur les produits agricoles. Nos exportations d'animaux et de leurs produits dans l'empire britannique s'élèvent à $31,166,000, et pour tous les autres pays, à $14,607,000; soit une totalité de $45,773,000. Nos exportations de produits agricoles dans l'empire britannique s'élèvent à $120,163,000, et pour les autres pays, à $38,792,000, soit une totalité de $158,955,000. Nos exportations globales d'animaux et de produits agricoles dans l'empire britannique s'élèvent à $151,300,000, et pour tous les autres pays, à $53,398,000, soit une totalité de $204,748,000. Permettez-moi de donner un court aperçu de la destination de nos exportations. Du produit des mines, 22 p. 100 vont à l'empire britannique, et 63 p. 100 à tous les autres pays; des produits de la pêche, 37 p. 100 vont à l'empire britannique et 63 p. 100 à tous les autres pays; du produit des forêts, 25 p. 100 vont à l'empire britannique et 75 p. 100 à tous les autres pays; du produit des manufactures, 29 p. 100 vont à l'empire britannique et 71 p. 100 à tous les autres pays; des animaux et de leurs produits, 69 p. 100 vont à l'empire britannique et 31 p. 100 à tous les autres pays; des produits agricoles, 76 p. 100 vont à l'empire britannique et 24 p. 100 à tous les autres pays.

Ces chiffres n'indiquent que fort brièvement de quel immense intérêt pour le cultivateur canadien sont et l'empire britannique et le Royaume-Uni. Cette statistique met aussi en pleine lumière de quelle importance il est pour la Grande-Bretagne de maintenir sa maîtrise de la mer, seule sauvegarde de l'intégrité de l'empire et de la sécurité du transport de nos produits agricoles aux divers pays du monde. Nos exportations de céréales et de leurs produits s'élèvant à $98,000,000 en 1913 et à $20,697,000 pour les fromages, ne sont pas compensées dans une mesure appréciable par les importations de produits similaires au pays. Mais quant aux animaux sur pied, aux viandes et aux légumes, nos importations pour consommation domestique sont à peu près l'équivalent de nos exportations. Quant au beurre et aux œufs, nous n'exportons rien. En réalité, nous avons importé pour $2,783,000 valant de beurre et pour $2,000,000 valant d'œufs.

Aujourd'hui, le meilleur client du cultivateur canadien est le citoyen du Canada, et tout système tendant à la création d'industries ici, dans le but d'assurer à nos produits agricoles un marché national et une population de consommateurs, voilà le système qui s'impose et répond le mieux aux besoins du pays.

Le meilleur client du Canada, après le citoyen canadien, c'est le Royaume-Uni. Si l'augmentation du volume de nos exportations de produits agricoles au Royaume-Uni est l'indication d'une demande croissante de ces produits dans ce pays-là, ce qu'on peut légitimement supposer, j'affirme que les chiffres représentant nos exportations aux Etats-Unis et nos importations des Etats-Unis de produits similaires à nos produits agricoles, n'indiquent nullement que les Etats-Unis soient le marché naturel pour les cultivateurs canadiens, mais c'est plutôt le contraire. Durant l'exercice 1913, le Canada a importé 37,433,745 livres de viande pour la consommation domestique, évaluées à $5,000,000. Sauf 1,617,000 livres de viande de la Grande-Eretagne et 2,500,000 livres d'Australie et de la Nouvelle-Zélande, toute cette importation de 37,000,000 de livres de viande est venue des Etats-Unis, pays qui, comme ne cessent de le clamer les députés de la gauche, est le marché naturel pour les produits agricoles du Canada.

Pendant que nous importions au delà de $5,000,000 valant de viande, nos exportations de viande s'élevaient à $6,250,000. Comme j'ai toujours prétendu lorsque je siégeais à la gauche, je soutiens qu'un droit

de 2 cents par livre sur les viandes ne constitue pas aujourd'hui et n'a jamais constitué une protection juste, équitable et légitime pour les producteurs de viande au pays. Il existe un bien plus fort écart que 2 cents la livre dans les avantages dont bénéficie le cultivateur américain, au regard du cultivateur canadien dans la production de la viande, et en justice pour le cultivateur canadien, il faudrait relever sensiblement le chiffre de cette taxe douanière. Et cependant, si les députés de la gauche l'eussent emportée en 1911, ils auraient aboli ou du moins sensiblement dégrevé ce droit de douane, exposant ainsi le cutlivateur canadien, non seulement à la concurrence de l'immense excédent de viande des Etats-Unis, mais encore à l'énorme excédent de production de viande dépassant annuellement deux milliards de livres, comme l'indiquent les exportations des divers pays qui auraient eu le droit d'expédier leurs viandes au Canada. Cinq cent millions de ce volume de viande représentent l'exportation des Etats-Unis; l'Australie et la Nouvelle-Zélande seules exportent annuellement plus de 363,000,000 de livres de viande; le Danemark au delà de 300,000,000 de livres, et l'Argentine, plus de 900,000,000 de livres. A mon avis, ce projet de convention douanière est la proposition la plus injuste envers le cultivateur canadien dont ait jamais été saisi le Parlement canadien, depuis que la Confédération existe. Oserait-on affirmer qu'il soit juste et loyal envers le cultivateur canadien obligé qu'il est de lutter contre les conditions climatologiques du pays, de consacrer des millions de dollars à l'érection de granges et d'étables, qui pendant plusieurs mois de l'année ne fait pas de recettes, et est forcé de nourrir à grands frais ses bestiaux jusqu'à l'ouverture de l'été; est-il juste, je le répète, de forcer, en pareilles circonstances, le cultivateur canadien à concurrencer sur un pied d'égalité le cultivateur de l'Argentine, entre autres, qui n'est pas obligé de construire d'étables à grands frais pour ses bestiaux, et qui ne paie à ses ouvriers agricoles qu'environ le tiers ou le quart de ce que le cultivateur canadien est obligé de payer?

Il n'y a qu'une seule manière convenable d'examiner cette question de la protection. Le gouvernement d'un pays comme le Canada ne peut employer qu'une seule méthode pour traiter avec justice la population, c'est d'imposer un droit sur certains produits qui font concurrence aux nôtres, de façon à contrebalancer les désavantages que font subir les conditions climatériques aux cultivateurs canadiens. Si on ne procède pas ainsi, notre tarif est injuste pour les producteurs des denrées agricoles.

Nos exportations de beurre sont arrivées à être nulles. Nos importations ont atteint l'an dernier 8,000,000 de livres, dont 6,000,000 venaient de la Nouvelle-Zélande, plus de 1,000,000 de livres des Etats-Unis et 767,000 de la Grande-Bretagne. Nous avons reçu également du beurre d'Autriche, de Hollande, de Russie, de Turquie et des Indes. Je mentionne ces dernières importations non pas à cause de leur volume énorme, mais pour indiquer que si nous ne protégions pas les fabricants de beurre du Canada, ces pays s'en prévaudraient pour envahir notre marché quand le prix leur donnerait un bénéfice. Si nous voulons nous souvenir que l'Angleterre seule importe par an plus de 500,000,000 de livres de beurre, que le Danemark exporte chaque année plus de 200,000,000 de livres de beurre et que ce produit peut nous parvenir du Danemark ou de Liverpool à Montréal en payant moins de un centin la livre pour le transport, je crois avoir raison de demander que les agriculteurs du Canada soient protégés pour leur production de beurre.

La même chose arrive pour les œufs. Nous n'exportons pas d'œufs, mais l'an dernier nous en avons importés 13,240,111 douzaines en grande partie des Etats-Unis, d'où nous avons tiré aussi pour $3,242,214 de légumes et pour $1,520,450 de lard. Nous avons importé 320,325 barils de pommes pour la plupart des Etats-Unis et des animaux vivants pour une valeur de $2,519,249. Nos exportations d'animaux vivants se sont élevées à $2,949,677.

Nos honorables adversaires ont prétendu que les Etats-Unis étaient notre marché naturel. Je m'arrêterai un instant pour examiner cette prétention. J'ai sous les yeux un bulletin officiel publié par le département de l'agriculture des Etats-Unis et ce bulletin dit que les produits agricoles indigènes exportés en 1911 ont atteint 51.2 p. 100 des exportations totales de marchandises indigènes des Etats-Unis en comparaison de 50.9 p. 100 dans l'année 1910.

Nos honorables amis de l'opposition prétendent que les Etats-Unis offrent un marché naturel pour nos produits agricoles ; pourtant voici un document officiel des Etats-Unis qui prétend que 51 p. 100 des marchandises indigènes exportées de ce pays en 1911 se composent de produits de la ferme. Les exportations de ces mêmes produits se sont élevés aux Etats-Unis, en 1910, à

$871,158,425, et les importations à $687,509,-115, donnant une différence de $198,118,937 en faveur des exportations. En 1911, les exportations des produits agricoles se sont élevées, aux Etats-Unis, à plus de $1,030,794,-402, tandis que les importations diminuaient de $687,509,115 à $680,204,932, laissant un excédent de $365,254,018. Quand les exportations du Canada pour les produits agricoles sont d'un peu plus de 52 p. 100 de ses exportations totales, quand nous envoyons sur les marchés étrangers pour $200,-000,000 environ de produits de la ferme, les Etats-Unis en exportent pour $1,000,000,000. Les Etats-Unis ont un excédent de produits agricoles qui dépasse $365,000,000 par an ou $160,000,000 de plus que les exportations totales de la ferme au Canada et un excédent qui atteint plus du double de l'excédent net du Canada pour les produits agricoles. Si le Canada envoie en Angleterre pour $180,000,000 de produits de la ferme, les Etats-Unis en envoient pour $413,000,000. Le commerce d'exportation du Canada avec l'Allemagne est d'un peu plus de $3,000,000, dont une partie seulement représente les produits de la ferme; les exportations des Etats-Unis en Allemagne se sont élevées en 1911 à $207,000,000, dépassant de $29,000,000 celles de l'année précédente.

Je donne ces chiffres pour essayer de démontrer qu'au lieu d'être un marché naturel pour nos produits agricoles, les Etats-Unis sont le principal concurrent du Canada sur les marchés du monde pour les produits que nous avons à vendre. J'entrerai même un peu plus avant dans les détails à propos de certains articles et je me permettrai en conséquence de présenter le tableau des statistiques suivantes:

Exportations de marchandises indigènes des Etats-Unis.

——	1911.	1912.	1913.
Beurre	6,374,000 liv.	5,105,000 liv.	3,114,000 liv.
Fromage	11,745,880 "	2,726,065 "	2,475,743 "
Œufs	13,276,000 doz.	18,962,000 doz.	17,668,000 doz.
Pommes	1,436,335 brls	1,813,456 brls	1,920,221 brls
Bœuf, frais, en conserves et en saumure	82,300,000 liv.	47,100,000 liv.	36,000,000 liv.
Viande de porc	1,121,000,000 "	1,057,000,000 "	1,083,060,000 "
Dans lesquels sont compris :			
Bacon	193,968,000 liv.	188,048,000 liv.	210,058,000 liv.
Jambons et épaules	183,728,000 "	168,687,000 "	167,160,000 "
Porc, frais et en saumure	42,434,000 "	42,497,000 "	45,687,000 "
Lard	529,689,000 "	476,752,000 "	509,786,000 "
Produits dérivés de la laiterie et de la boucherie	$136,630,376	$123,244,132	$138,924,092
Produits alimentaires	$122,837,787	$149,814,877	$191,477,180
Orge	3,555,000 bois.	8,194,000 bois.	12,782,000 bois.
Avoine	2,125,000 "	30,374.000 "	5,274,000 "
Farine d'avoine	$933,843	$525,575	$1,334,599
Maïs	59,807,877 bois.	30,185,713 bois.	44,709,954 bois.
Farine de maïs	$1,506,025	$1,874,234	$1,240,904
Blé	31,662,550 bois.	60,426,494 bois.	99,360,278 bois.
Farine de blé	$52,653,960	$49,186,765	$56,568,699

Exportations de blé et de farine de blé des Etats-Unis au Canada.

Blé	771,342 bois.	700,368 bois.	2,577,337 bois.
Farine de blé	81,295 brls	85,802 brls.	116,179 brls

Les exportations de produits alimentaires animaux indigènes sont tombées de $14,-289,508 en 1911 à $895,603 en 1913 et les exportations de son et recoupe de $3,071,000 en 1911 à $213,316 en 1913.

Je veux aussi attirer l'attention sur les exportations de blé des Etats-Unis. Je le fais parce que l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) a trouvé à redire aux chiffres donnés par l'honorable député de Muskoka (M. Wright) à propos des quantités de blés exportés par les Etats-Unis.

L'honorable député d'Assiniboïa, en sa qualité de député de l'Ouest, devrait posséder des connaissances spéciales sur tout ce qui concerne l'exportation du blé; mais

l'honorable député de Muskoka à dû rectifier ce qu'il a dit et il avait raison tandis que l'honorable député d'Assiniboïa se trompait. J'ai à la main un document publié par le département du commerce des Etats-Unis et daté de décembre 1913, qui donne les exportations des produits indigènes. Je constate qu'en 1911 les Etats-Unis ont exporté 31,662,550 boisseaux de leur propre blé; en 1912, 60,426,494 boisseaux; en 1913, 99,360,278 boisseaux. Leurs exportations de farine de blé se sont élevées à une valeur de $52,000,000 en 1911, $49,000,000 en 1912 et 56,568,000 en 1913. Ces chiffres prouvent que les Etats-Unis n'ont pas un très grand besoin de notre blé et de nos produits agricoles pour le moment. Au contraire, leurs publications officielles indiquent que leurs exportations, c'est-à-dire l'excédent de ces denrées, augmentent plutôt qu'elles ne décroissent depuis trois ou quatre ans. J'admets volontiers qu'il y a eu aux Etats-Unis une diminution dans les exportations du bœuf, du bétail et d'autres produits. J'admets aussi que le tarif Wilson-Underwood qui était destiné à diminuer le coût des denrées alimentaires aux Etats-Unis—bien que je puisse prouver qu'il n'a pas obtenu ce résultat—devait avoir une tendance à augmenter les importations dans ce pays des articles admis en franchise. Plusieurs honorables députés de l'opposition ont attiré l'attention sur l'augmentation des importations de bétail aux Etats-Unis. Il est vrai qu'après l'entrée en vigueur du tarif Wilson-Underwood, au mois d'octobre dernier, les exportations de bétail du Canada aux Etats-Unis, pendant les mois d'octobre, novembre et décembre 1913 ont dépassé de beaucoup les exportations des mois correspondants en 1912.

Il est également vrai qu'en décembre 1913 les exportations d'animaux du Canada aux Etats-Unis ont été d'environ un tiers inférieures à celles du mois précédent et que dans le mois de janvier de cette année, elles ont été à peu près les mêmes que durant le mois de janvier 1913. Quelles sont les raisons de cet état de choses? Les orateurs de la gauche prétendent que cela doit être attribué entièrement à l'abolition des droits. Je n'admets pas du tout cette prétention, mais je suis prêt à reconnaître que l'abolition des droits a pu accélérer le mouvement.

Il existait chez nos voisins des conditions absolument indépendantes du tarif qui expliquent parfaitement l'exportation des bestiaux du Canada aux Etats-Unis, durant les mois que j'ai mentionnés. Depuis des années, c'était du Mexique que les Etats-Unis obtenaient la plus grande partie de leurs troupeaux et la guerre civile qui existe depuis un certain temps au Mexique a amené une diminution considérable dans les exportations de ce pays. Je crois pouvoir établir d'une manière concluante pourquoi les bestiaux ont été exportés du Canada aux Etats-Unis et pourquoi le prix de la viande a si fort augmenté aux Etats-Unis et ici.

Nous constatons par le recensement de 1910 qu'à cette date le nombre des bœufs dans la république voisine était de 9,840,239 inférieur à ce qu'il était en 1900. Les documents officiels nous apprennent de plus que de 1910 à 1913, il y a eu une autre réduction de 10,249,000, de sorte que la diminution totale a été de plus de 20,000,000, en treize ans. Je ne crois pas exagérer en portant à 10,000,000 l'accroissement de la population durant la même période. Si le principe de l'offre et de la demande n'est pas une vaine formule, ces chiffres expliquent amplement l'exportation des bestiaux du Canada aux Etats-Unis. De 1910 à 1913, le nombre des moutons aux Etats-Unis a diminué de 7,734,000 et le nombre des porcs a également diminué de 4,442,000, de 1911 à 1913. Ces chiffres sont très significatifs; et je crois qu'en dehors de toute réduction dans le tarif, ils expliquent parfaitement la hausse survenue dans le prix de la viande et l'augmentation de l'exportation des bestiaux du Canada aux Etats-Unis.

Le tarif Wilson-Underwood m'a appris beaucoup de choses, entre autres, qu'ils n'est pas possible d'abaisser les prix au moyen du tarif, tant que les importations ne sont pas suffisantes pour modifier la demande à l'intérieur. C'est une vérité reconnue et qui a reçu une évidente démonstration aux Etats-Unis, depuis que le tarif Wilson-Underwood est en vigueur. Les prix dans la république voisine n'ont pas fléchi d'une manière appréciable, parce que les importations représentent une quantité négligeable à la production intérieure des mêmes articles.

Mais, au Canada, les conditions sont bien différentes. Si nous abolissions les droits comme nos voisins l'ont fait et si les produits exportés aux Etats-Unis entraient au Canada dans la même proportion, ces importations ne seraient pas une quantité négligeable, comparées à notre production intérieure; elles inonderaient complètement le marché canadien et ruineraient nos cultivateurs. C'est cependant la proposition que nos honorables amis de la gauche faisaient aux cultivateurs du Canada en 1911 et qu'ils leur font encore aujourd'hui.

J'ai dit, il y a un instant, que le prix des denrées alimentaires aux Etats-Unis n'avait pas été modifié d'une manière appréciable, depuis l'entrée en vigueur du tarif Wilson-Underwood, et je me propose d'en donner la preuve. Je citerai d'abord à mon honorable ami de la gauche le bulletin n° 138, publié par le département du travail à Washington. Ce document donne les prix de détail d'une quinzaine d'articles de consommation courante; ces prix ont été relevés avec soin dans quarante des principales villes des pays voisins. Les articles mentionnés sont: les pommes de terre, les œufs, le bifteck dans le gigot, le jambon, l'entrecôte de bœuf, le bifteck dans la surlonge, le bacon, la volaille, les côtelettes, le porc, le lait, la farine de maïs, le saindoux, le beurre, la farine et le sucre. Les prix de ces articles, obtenus, comme je l'ai expliqué, sont donnés pour les mois d'octobre, novembre et décembre, en 1913, et les mêmes mois en 1912. D'après ce bulletin, dans le mois d'octobre, les prix de treize articles sur quinze ont augmenté et ceux de deux articles ont diminué; dans le mois de décembre, il y a eu douze augmentations et trois diminutions comparé au mois correspondant de l'année précédente. Je donne ces prix tels qu'ils sont indiqués dans le bulletin et je suppose qu'ils sont exacts. Le gouvernement américain, comme on devait s'y attendre, s'est occupé d'étudier la question de savoir si le tarif Wilson-Underwood avait eu pour effet d'abaisser les prix comme on l'espérait. Je crois utile de consigner dans le hansard les prix du mois d'octobre 1913, comparés à ceux du mois d'octobre 1912. Les augmentations ont été comme suit:

Pommes de terre, 42.3 p. 100; œufs, 14.2 p. 100; bifteck dans le gigot, 12.9 p. 100; jambon, 10.6 p. 100; entrecôte, 8.8 p. 100; bifteck dans la surlonge, 8.3 p. 100; bacon, 8.2 p. 100; volaille, 7. 5 p. 100; côtelette de porc, 6.3 p. 100; lait, 2.7 p. 100; farine de maïs, 1.7 p. 100; saindoux, 1 p. 100; beurre, 3.7 p. 100.

Les diminutions sont: sucre, 8.8 p. 100; farine, 2.6 p. 100.

Je désire maintenant aborder une autre question qui a été traitée longuement par l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), dans un discours qu'il a prononcé à Ottawa. Il a intitulé son allocution: "Les parallèles de l'histoire." C'est l'adoption du tarif Wilson-Underwood qui l'a décidé à parler comme il l'a fait, parce qu'il y voit un indice que les Etats-Unis se proposent de suivre l'exemple de l'Angleterre et de devenir un pays libre-échangiste. Depuis que l'honorable député de Red-Deer (que je ne vois pas à son siège) est arrivé ici, il a profité de toutes les occasions pour plaider la cause du libre-échange. En Angleterre, en 1841, la population rurale comprenait 49 p. cent de la population totale et 45 p. cent, en 1861. Je ne crois pas me tromper en disant qu'à l'époque du rappel des Corn Laws, la population urbaine de l'Angleterre formait plus de la moitié de la population totale. A la même époque, les conditions étaient bien différentes sur le continent européen. En France, la population rurale formait 75 p. cent de la population totale; en Prusse, 72 p. 100; en Belgique, 75 p. 100; en Norvége, 87 p. 100, et, en Suède, 87 p. 100. Je mentionne ces faits pour faire voir que l'Angleterre avait ses raisons d'adopter le libre-échange et que les autres pays de l'Europe avaient également leurs raisons de ne pas adopter cette politique.

Il y a encore un autre point: vers le milieu du siècle dernier, lorsque l'Angleterre a adopté le libre-échange, il n'y avait pas un pays au monde qui pouvait être comparé à l'Angleterre au point de vue industriel. On a souvent dit que dans certaines parties de l'Angleterre, un homme sur le toit d'une haute maison peut voir, dans une direction, l'endroit d'où l'on extrait le minerai de fer et dans une autre direction, l'endroit d'où l'on extrait la houille, cependant qu'entre les deux, coule la rivière ou le fleuve qui doit aller porter sur les marchés les articles provenant de la réunion du fer et de la houille. Autrement dit, les deux grands facteurs de la richesse nationale en Angleterre, la houille et le fer, sont rapprochés l'un de l'autre et c'est ce qui donne à ce pays un avantage que les autres pays ne possèdent pas. L'Angleterre comptait sur ces avantages pour faire concurrence aux industries étrangères et elle s'en rapportait aux frais de transport que doivent acquitter les produits étrangers, pour protéger ses cultivateurs.

Je maintiens que ces conditions n'existent pas au Canada ni aux Etats-Unis. Il est vrai que dans la république voisine la population urbaine a énormément augmenté, comparativement à la population rurale. En 1890, la population urbaine des Etats-Unis représentait 36 p. 100 de la population totale. Vingt ans plus tard, en 1910, cette même population urbaine représentait 46.3 p. 100. Je crois que nous pouvons supposer, sans crainte de nous tromper, que la population urbaine et la population rurale actuelle des Etats-Unis sont à peu près

également divisées, surtout si l'on tient compte qu'on ne comprend dans la population urbaine que ceux qui habitent dans les villes dont la population dépasse 2,500.

En 1910, il y avait neuf états dans lesquels la population urbaine représentait entre 40 et 45 p. 100 de la population totale et quinze états, dans lesquels de 50 à 96 p. 100 de la population habitaient dans les villes et les villages. Il y avait 115 villes avec une population de 50,000 et plus et sur ce nombre treize villes avaient une population de 250,000 à 500,000; cinq avaient une population de 500,000 à 1,000,000 et cinq, une population dépassant un million. Si tous ces faits concernant l'énorme accroissement de la population urbaine aux Etats-Unis expliquent pourquoi le tarif Wilson-Underwood a été adopté, je maintiens que de semblables conditions n'existent pas au Canada et rien ne justifierait le peuple canadien d'adopter le libre-échange ou d'abolir les droits protecteurs.

On s'est souvent demandé pourquoi la jeunesse déserte la ferme. Cette question a été longuement discutée dans les journaux et aussi dans cette Chambre. La raison de cet exode vers les villes, à mon sens, est tout simplement celle-ci: l'instruction qui, il y a vingt-cinq ou quarante ans, était plus ou moins restreinte aux villes et aux villages, est maintenant universellement répandue et le jeune homme de la campagne possédant de l'instruction a fini par se rendre compte que d'autres carrières que l'agriculture lui sont ouvertes. Autrement dit, les villes semblaient offrir plus d'avantages à la jeunesse et elles l'ont emporté sur les campagnes.

Il faut offrir aux campagnes des avantages qui leur permettent de retenir le jeune homme sur la terre paternelle. Démontrez-lui qu'avec le même montant d'argent, la même dépense d'énergie, d'application et de temps il peut réaliser un bénéfice aussi grand que peut l'être celui que retirent ceux qui exercent une autre industrie, et vous êtes certain de le retenir sur la ferme. Il ne se rend pas à la ville parce qu'on y trouve des théâtres de vues animées et d'autres attractions semblables que la ville peut lui offrir. Je demande à chacun des membres de cette Chambre de me dire s'il n'est pas vrai, examinant le caractère de la population de nos villes et la conduite que tiennent les jeunes gens venus de la campagne, que ceux-ci ne se sont pas livrés aux frivolités, mais qu'au contraire, ils ont fait leur chemin avec tout autant d'honneur que leurs concitoyens ont tracé le leur. C'est là, à mon avis, la preuve positive que les jeunes gens de nos campagnes ne vont pas vivre à la ville parce qu'ils y trouvent des attraits spéciaux, mais parce qu'ils sont convaincus—et l'expérience de ce qui se passe au pays le leur a enseigné—qu'ils peuvent faire plus d'argent dans ces grands centres, avec le même montant d'argent, la même somme d'énergie, de temps et d'aptitudes qu'ils ne peuvent en retirer en travaillant sur la ferme.

Il nous incombe de changer cet état de choses, mais, à mon avis, on ne peut obtenir ce résultat, si l'on adopte la manière de voir et le moyen énoncés par les honorables membres de la gauche, c'est-à-dire, si l'on sape à sa base même la muraille du tarif et si l'on force le cultivateur canadien de soutenir la concurrence, quant à ses produits, avec l'excédent de production de tous les pays agricoles de l'univers. Ce moyen ne réussira pas à persuader au cultivateur qu'il doit rester sur sa terre, puisqu'on se trouvera ainsi à diminuer incontestablement ses profits, grâce à un tarif insuffisant. Si l'on expose le cultivateur canadien à entrer en lice, quant à ses produits, contre l'excédent de production de l'univers entier, on le force d'accepter toujours le prix le plus bas possible pour ses produits, car, du moment même que grâce à cet état de choses les prix deviendront plus alléchants, les produits des autres pays inonderont le marché canadien, ce qui occasionnera un abaissement des prix. Le cultivateur canadien a le droit de réclamer une protection encore plus accentuée que ne l'est celle dont il bénéficie maintenant, quant à ses produits.

Deux questions entre autres m'ont principalement frappé dans l'exposé budgétaire. Je veux parler de la déclaration du ministre des Finances au sujet du blé et des instruments aratoires. Je tiens à profiter de l'occasion qui m'est offerte maintenant pour faire quelques observations au sujet du blé en franchise. Qu'on me permette de dire que j'entretiens les meilleurs sentiments à l'endroit des cultivateurs de l'Ouest. Trois années durant, j'ai moi-même habité cette partie du pays et je puis ajouter qu'à l'heure présente j'ai un frère et d'autres parents dans l'Ouest, qui tous se livrent à la culture. En disant que je m'intéresse vivement aux cultivateurs de l'Ouest, dans leurs difficultés présentes, je ne fais qu'exprimer ce que je ressens en toute sincérité. Aujourd'hui, les cultivateurs de l'Ouest ne retirent pas de la vente de leur grain les prix et les bénéfices qu'ils devraient, à leur estime, en recevoir pour être en état de rendre leur culture plus

productive. Les honorables membres de la gauche déclarent que le remède à cet état de choses se trouve dans l'enlèvement du droit sur le blé et la farine, puisque l'on ne peut séparer ces deux produits. Les Etats-Unis ont offert d'admettre en franchise la farine et le blé canadiens, du moment que le Canada ferait disparaître les droits sur la farine et le blé venant des Etats-Unis. Les honorables membres de la gauche ont pris une attitude toute différente, en 1911, alors qu'ils ont proposé la réciprocité de franchise, quant au blé. Je cite ce qui suit du discours prononcé par M. Fielding, le 26 janvier 1911:

Nous opérons une diminution dans le droit sur la farine qui est maintenant de 50 cents par baril et qui sera, à l'avenir, de 10 cents par baril.

Quelle raison invoquait M. Fielding à l'appui de cette diminution du droit sur la farine et de cette proposition d'enlever le droit sur le blé? Qu'on me permette de citer une autre partie du discours qu'il a prononcé, en cette Chambre, à la date que j'ai mentionnée:

Les différents item du tarif ont été discutés en cette enceinte au cours des années écoulées, mais il s'en trouvait deux surtout qu'on rattachait communément l'un à l'autre, tout étrange que cela puisse paraître. Je veux parler de la houille et de la farine. Dès les premiers jours des débats qui se sont engagés sur les droits imposés sur ces articles, on disait avec beaucoup de force que l'impôt sur la houille constituait plutôt un fardeau pour la population de l'Ontario, et que l'impôt sur la farine était réellement un fardeau pour la population des Provinces maritimes, et que, d'après le principe qui consiste à donner et à prendre, la population de ces deux parties du pays consentirait à ce qu'on imposât ces deux droits, chaque partie devant bénéficier de la mise en vigueur de cette politique. Je ne rappellerai pas dans tous leurs détails les débats qui se sont engagés sur cette question au temps dont je parle. Nous nous proposons maintenant de traiter ces deux articles comme s'ils se rattachaient l'un à l'autre. Nous opérons une légère diminution dans le droit sur la farine qui sera maintenant de 10 cents par baril, et dans le droit sur la houille qui se trouve représenter 8 cents par tonne.

Dans la convention de réciprocité, M. Fielding et le parti libéral ont formellement refusé de faire disparaître le droit sur la farine, et l'on vit tous les membres de la droite d'alors, de la gauche, aujourd'hui, applaudir ce refus et on les entendit déclarer que M. Fielding avait raison de prendre cette attitude. Il convient certainement, ont-ils dit, d'enlever le droit sur le blé et de le maintenir quant à la farine. Ils ne chantent pas sur le même ton, aujourd'hui.

Je désire encore faire observer que les Etats-Unis acceptent en franchise, d'après le tarif Underwood, le blé de l'Argentine. La république de l'Argentine est un des pays de l'univers entier qui produit le plus de blé. Ce dernier peut être transporté à New-York et à la Nouvelle-Orléans, à aussi bon marché que si on l'expédiait à Liverpool et à Glasgow. Après trois mois de mise en vigueur du tarif Underwood, voici ce que disait, dans son édition du 10 janvier 1914, le "Modern Miller", journal publié aux Etats-Unis dans les intérêts exclusifs des minotiers:

On risquerait de se tromper, aujourd'hui, en prédisant que l'Argentine, d'ici quelques années, n'inonderait pas de son blé nos marchés et cela, au point de rendre les prix auxquels se vendra le blé sur les marchés de notre littoral des concurrents très sérieux des prix auxquels le blé se vendra sur les marchés des points les plus reculés de l'intérieur. Les minoteries peuvent s'attendre à des développements intéressants, conséquence de l'admission en franchise du blé de l'Argentine, développements qui surprendront autant que les importations de maïs ont occasionné de surprise.

Qu'est-il arrivé au sujet du maïs? Tout le monde sait que les Etats-Unis forment le pays qui produit le maïs en quantités énormes, puisque, sous ce rapport, ils l'emportent sur tous les autres pays réunis. Au cours des mois d'octobre, novembre et décembre 1912, 4,000,000 de boisseaux de maïs de l'Argentine ont été débarqués aux ports des Etats-Unis; celui de New-York en a reçu, pour sa part, plus de 3,000,000 de boisseaux. Le "Modern Miller", faisant allusion au laps de temps dont j'ai parlé, disait:

15 navires sont en route pour les Etats-Unis venant de l'Argentine soit chargés déjà, soit complétant leur cargaison de maïs. Une importante compagnie industrielle des Etats-Unis a commandé 5,000,000 de boisseaux de maïs qui seront livrés plus tard, et l'on offre en vente du maïs de la présente récolte à des prix qui sont de 8 à 10 cents par boisseau moins élevés que ne le sont ceux payés aux marchés des Etats-Unis.

J'appelle sur ces faits l'attention sérieuse des honorables membres de cette Chambre. Si cela s'est produit dans le cas du maïs venant de l'Argentine, il me semble que les termes de cet extrait du "Modern Miller" au sujet du résultat possible de ces grandes importations du blé de l'Argentine aux Etats-Unis méritent l'examen le plus sérieux de la part des honorables membres de cette Chambre, avant que nous n'ouvrions nos marchés au blé et à la farine des Etats-Unis. Etant donnés ces faits et tenant, en outre, compte de l'observation faite par l'honorable ministre des Finances que deux autres voies ferrées transcontinentales seront bientôt terminées et que le chemin de fer de la baie d'Hudson sera exploité avant longtemps, sans compter les avantages que nous offrira le canal de Panama comme

route de transport, je crois que le ministre des Finances a donné à la Chambre un conseil prudent—avis que les honorables députés feront bien d'observer—lorsqu'il a dit qu'il serait à propos d'attendre, afin de constater ce que le parachèvement de ces voies ferrées et l'ouverture de ce canal peuvent faire en vue d'améliorer l'état de choses dont souffre l'Ouest de ce pays.

Si je ne me trompe, l'honorable député de Kent-ouest (M. McCoig) a dit que le Canada consommait environ 50,000,000 de boisseaux de blé, mais je crois qu'en réalité ce chiffre est plutôt faible. La consommation de blé par tête d'habitant, aux Etats-Unis, représente 5-6 boisseaux; au Royaume-Uni elle est de 6 boisseaux; à l'Argentine, elle s'élève à 6-5 boisseaux, tandis qu'elle représente 7-1 boisseaux, en Nouvelle-Zélande et 7-8 boisseaux, en France. On calcule que la consommation du blé, au Canada, est de 9-4 boisseaux par habitant. Le chiffre élevé de la consommation que nous faisons de cet article doit être attribué, dans une certaine mesure, au fait qu'une grande quantité de blé de qualité inférieure a servi de nourriture au bétail, surtout au Nord-Ouest. Cependant, d'après cette donnée, si l'on prend le chiffre de la population tel qu'indiqué par le dernier dénombrement pour chacune des provinces, et si on multiplie ce chiffre par 9-4 boisseaux par tête d'habitant et si l'on soustrait du produit la quantité du blé récoltée par chaque province, on constate que de toutes les provinces du Canada, celles des Prairies qui sont le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta exceptées, aucune ne produit assez de blé pour ses propres besoins. La province d'Ontario consomme 23,000,000 de boisseaux; elle en produit plus de 18,000,000 de boisseaux; il lui faut donc acheter 5,000,000 de boisseaux de blé. La province de Québec a besoin de plus de 18,000,000 de boisseaux de blé; elle en récolte environ 1,235,000 boisseaux; elle doit donc acheter plus de 17,000,000 de boisseaux de blé. La Nouvelle-Ecosse doit acheter plus de 9,000,000 de boisseaux de blé; le Nouveau-Brunswick, plus de 3,000,000 de boisseaux; l'île du Prince-Edouard, plus de 362,000 boisseaux. Si je ne me trompe, la Colombie-Anglaise achète 1,500,000 boisseaux de blé et le Yukon environ 25,000 boisseaux. Autrement dit, les provinces que j'ai nommées consomment 55,292,199 boisseaux de blé et en produisent 22,829,000 boisseaux; elles doivent acheter —ce qu'elles font—pour leur propre usage, 32,463,199 boisseaux de blé. Tout ce blé doit être acheté des cultivateurs du Nord-Ouest par les habitants des provinces d'Ontario, de Québec, de la Colombie-Anglaise, sans compter les habitants des Provinces maritimes. Je demande à mes amis du Nord-Ouest de tenir compte de ce fait, lorsqu'ils recherchent un débouché pour leur blé. Leur meilleur marché est certainement celui du Royaume-Uni, mais les autres provinces du Canada doivent compter grandement sur celui du Nord-Ouest. Et pourquoi cela? Comment se fait-il que dans Ontario et les provinces de l'Est on consomme plus de blé qu'on n'en récolte? C'est parce que la politique Nationale, inaugurée il y a plusieurs années, a créé, en ce pays, une population de consommateurs qui achète les produits du Nord-Ouest. Je demande aux honorables membres de cette Chambre de tenir compte de ce détail, en étudiant cette question excessivement importante.

La comparaison fait voir qu'en ce qui concerne la population rurale, la situation est meilleure dans l'Ouest que dans l'Est; je vais donner quelques-unes des raisons que j'ai de parler ainsi. En 1911, la valeur du bétail sur pied et des oiseaux de basse-cour était de $62,707,000 au Manitoba, de $155,767,000 dans la Saskatchewan et de $83,231,000 dans l'Alberta. La même année, la valeur de la récolte était de $76,500,000 dans l'Alberta, de $115,426,000 dans la Saskatchewan et de $48,475,000 au Manitoba. Dans ces trois provinces, le bétail sur pied, la volaille et la récolte représentaient donc un total de $502,000,000.

Rappelons à ce propos que cette même année-là, la valeur totale du bétail sur pied, des oiseaux de basse-cour et de la récolte de l'Ontario était de $421,610,000, chiffre qui fait voir qu'en ce qui concerne l'élevage et la culture des champs, cette province ne fait pas trop mauvaise figure. Mais je dois ajouter que les cultivateurs d'Ontario ont dû débourser au moins $758,000,000 pour acquérir leurs terres, dépenser $335,000,000 en bâtiments, plus de $86,000,000 en machine agricoles, tandis que le bétail leur coûtait $225,000,000, ce qui représente un total de $1,405,000,000.

En se basant sur la population que le dernier recensement attribue aux provinces de l'Ouest et à celle d'Ontario—ce sont les seules données que je fais servir aux objets de ma comparaison—on constate que la valeur du bétail, des oiseaux de basse-cour et des produits des champs représente, pour chaque famille, une moyenne de $2,727 au Manitoba, de $3,203 dans la Saskatchewan, de $2,829 dans l'Alberta et de $1,772 dans l'Ontario. J'invite sérieusement nos honora-

bles amis de l'Ouest à bien réfléchir à cela, et aussi à considérer que ce n'est qu'au prix de longues années de labeur que les cultivateurs ont réussi a acquérir les biens qu'ils possèdent aujourd'hui. Ils ont connu le succès et les revers.

Il fut un temps dont plusieurs d'entre nous ont sans doute mieux que moi gardé le souvenir; il fut un temps, dis-je, où les cultivateurs d'Ontario et de Québec s'adonnaient principalement à la culture de l'orge, le gouvernement des Etats-Unis ayant frappé l'orge d'un droit prohibitif, ils se trouvèrent dans le plus profond embarras et ne surent plus à quoi se résoudre. Ils affrontèrent néanmoins le désastre—car pour eux ce fut un véritable désastre—en tentant l'exploitation de l'industrie laitière, de cette industrie dont les provinces de Québec et d'Ontario ont aujourd'hui toute raison de s'enorgueillir.

Il se peut qu'à l'heure actuelle les cultivateurs de l'Ouest n'obtiennent pas de leur grain le prix qu'ils devraient et aimeraient à en obtenir, mais je me plais à espérer qu'ils sauront faire face à la situation avec autant de courage que leurs ancêtres des provinces de l'Est et qu'ils finiront par trouver le moyen d'améliorer l'état des choses.

Au cours de ses observations, l'honorable représentant de Rouville (M. Lemieux) a signalé comme étant digne de l'attention des membres de la Chambre le rapport de la commission des marchés aux grains, publié par les soins du gouvernement de la Saskatchewan. Un citoyen de cette province m'a fait la politesse de me faire tenir, pendant les vacances de Pâques, un exemplaire de ce rapport, que j'ai lu très attentivement. J'y ai constaté certaines choses que je me fais un devoir de porter à l'attention de la Chambre. Il y est dit, page 103, qu'au cours de l'année expirée le 31 juillet 1913, les principaux pays qui importent le blé ont eu besoin des quantités suivantes:

Quantités nécessaires aux pays qui importent le blé, pour l'année expirée le 31 juillet 1913, établie en déduisant les exportations des importations.

	Boisseaux.
Royaume-Uni	213,054,943
Allemagne	77,936,246
Belgique	53,358,353
France	45,741,363
Italie	77,110,184
Pays-Bas	13,468,326
Total	480,669,415

Ce rapport nous apprend aussi que la Russie est de tous les pays celui qui produit le plus de blé, soit 799,814,000 boisseaux. Viennent ensuite les Etats-Unis avec 728,748,000 boisseaux, les Indes avec 350,229,000, le Canada avec 199,821,000, l'Argentine avec 198,000,000, et l'Australie avec 91,777,000. Ainsi les Etats-Unis qui, au dire des membres de la gauche, offriraient un débouché à notre blé, occupent le second rang parmi les pays producteurs de blé. Voici le rang qu'occupe chacun de ces pays dans le domaine de l'exportation:

		Boisseaux.
1er.	Roumanie	173,000,000
2e.	Etats-Unis	100,000,000
3e.	Canada	95,000,000
4e.	Russie	94,000,000
5e.	Argentine	93,000,000
6e.	Hongrie	53,000,000
7e.	Australie	33,000,000
8e.	Indes	30,000,000

M. SCHAFFNER: La farine n'est pas comprise dans ces données?

M. EDWARDS: Non; j'en parlerai un peu plus tard.

Quel rang le Canada a-t-il occupé parmi les pays qui ont fourni le blé à l'Angleterre au cours de l'année expirée en mai 1913?

Importé dans le Royaume-Uni au cours de l'année expirée en mai 1913.

		Boisseaux.
1er.	Etats-Unis	49,540,000
2e.	Argentine	42,647,000
3e.	Indes	41,855,000
4e.	Canada	38,229,000

Dans l'année expirée le 31 août 1913, le Canada n'a fourni que 19 p. 100 du blé qui s'est importé dans le Royaume-Uni. Ce rapport démontre de façon évidente que l'Europe continentale importe plus de blé et de la farine des Etats-Unis que du Canada; il nous apprend aussi, détail qui vaut d'être noté, que les Etats-Unis fournissent près de la moitié de la farine qui s'importe dans le Royaume-Uni, soit au delà de 1,000,000 de quintaux de plus que le Canada.

Qu'on me permette de faire observer à ce propos que la France prélève un droit de $2.50 sur chaque baril de farine et de 37c. sur chaque boisseau de blé; qu'en Allemagne la farine est frappée d'un droit de $2.20 par baril, et le blé, d'un droit de 36c. par boisseau; tandis qu'en Belgique le droit sur la farine est de 35c. par baril, et le blé est admis en franchise. Au Canada, on prélève un droit de 60c. par baril de farine, et de 12c. par boisseau de blé. La France, outre qu'elle prélève des droits sur le blé et la farine, vient en aide à ses cultivateurs au moyen d'établissements de crédit agricole. C'est là un sujet dont la Chambre, j'aime à le croire, s'occupera bientôt. A l'heure actuelle, il en coûte au cultivateur canadien plus qu'à toute autre personne pour emprunter de l'argent. L'agriculture étant l'indus-

trie fondamentale du Canada, la Chambre pourrait aisément faire en sorte que les cultivateurs pussent contracter des emprunts à des taux moins élevés; aussi approuverai-je sans réserve tout ce que l'on tentera dans ce but.

Il suffit de comparer les droits dont le Canada frappe le blé et la farine avec ceux qui se prélèvent en d'autres pays pour se convaincre que les minotiers et les producteurs de blé ne jouissent pas d'une somme excessive de protection. Je tiens à faire consigner aux Débats cette phrase que je cueille dans le rapport de la commission des grains de la Saskatchewan.

De tous les pays qui exportent le blé, les principaux concurrents du Canada sont: la Russie, l'Argentine, les Indes, l'Australie et les Etats-Unis.

Hier soir, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) mentionnait ces divers pays et aurait passé les Etats-Unis sous silence si je n'avais eu soin de lui rafraîchir la mémoire. Je tiens encore à appeler tout particulièrement l'attention de la Chambre sur les quelques lignes suivantes que j'extrais du même rapport:

Quant à savoir si les minotiers canadiens pourraient continuer de soutenir avec succès la concurrence des minotiers américains si les Etats-Unis venaient à abolir le droit qui frappe le blé du Canada c'est chose que seul l'événement pourrait établir. La commission, eu égard à la protection dont jouit la farine fabriquée au Canada, ne voit rien qui les empêche de soutenir avec succès cette concurrence.

Ces paroles ne sont pas de moi: je les recueille dans le rapport de la commission des grains de la Saskatchewan. Les commissaires donnent clairement à entendre qu'ils doutent que les minotiers canadiens soient capables, advenant l'abolition du droit sur le blé, de soutenir la concurrence des minotiers américains. L'événement seul, disent-ils, pourrait démontrer s'ils y réussiraient ou non. Mais les commissaires estiment que le maintien du droit sur la farine importée au Canada pourrait permettre à nos minotiers de soutenir la concurrence américaine lors même que le droit sur le blé serait aboli.

Ce n'est pas ce que la gauche nous demande aujourd'hui, mais c'est précisément ce que l'honorable M. Fielding projetait d'accomplir au moyen de la convention de commerce de 1911, et nos honorables amis de la gauche applaudissaient alors à tout rompre, disant que c'était là ce qu'il convenait de faire. Abolissons le droit sur le blé, disait M. Fielding, mais non sur la farine. Nous pouvons faire face à la concurrence des autres producteurs de blé, mais nous n'assujétirons pas nos minotiers à une libre concurrence. Voilà ce que les députés libéraux étaient unanimes à approuver en 1911; voilà ce que les membres de la gauche, s'il faut en juger par leur attitude, sont aujourd'hui unanimes à dénoncer.

Il y a dans ce rapport de la commission des grains de la Saskatchewan une multitude d'observations qui méritent d'être examinées très sérieusement. En voici quelques-unes:

1. La possibilité de l'établissement d'une voie navigable entre l'Alberta et Fort-William.
2. Pour les cultivateurs des avances à meilleur compte.
3. Des taux de transport maritime et d'assurance plus équitables, surtout hors de Montréal.
4. Une plus grande mesure de culture mixte dans l'Ouest comme moyen certain d'abaisser le coût de la production du blé.

Sur ce dernier point, les commissaires ont interrogé les cultivateurs de l'Ouest et déclaré dans leur rapport que tous s'accordent à reconnaître que la culture mixte tendrait à réduire sensiblement le coût de la production du blé dans l'Ouest.

5. L'amélioration des routes rurales qui conduisent aux points d'expédition.

Voilà une observation qui n'est guère de nature à mettre en gaieté les membres de la gauche, eux qui ont réussi à priver le pays des centaines de mille dollars que l'on aurait fait servir à l'amélioration des routes rurales. J'imagine qu'ils seront en bien vilaine posture lorsque le moment sera venu d'expliquer leur attitude à leurs commettants. Il est un autre passage du rapport que je tiendrais à signaler tout particulièrement à l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics.

Après avoir mentionné avec éloge le creusage du canal Welland et les améliorations qui y sont effectuées et qui, lorsque tout sera achevé, permettront à tous les vaisseaux des lacs supérieurs de pénétrer dans le lac Ontario, le rapport ajoute:

En prévision de cette affluence de commerce le Gouvernement du Dominion établit et outille un nouveau port à l'embouchure de la rivière Rideau, à Kingston. Les navires trouveront un abri sûr aux nouveaux quais et sur ce lac. Kingston espère, et les cultivateurs de la Saskatchewan devraient partager cet espoir, que le Gouvernement du Dominion érigera et exploitera, comme une partie inhérente à ces améliorations, un élévateur-transbordeur comme celui que ses précédesseurs ont érigé à Port-Colborne, en tenant compte du succès de ce dernier et en donnant à celui-ci une capacité beaucoup plus considérable.

Je ne représente point Kingston, mais comme ma circonscription électorale touche à Kingston, je porte presque autant d'inté-

rêt à cette ville que son représentant lui-même. Tout ce qui favorisera cette ville favorisera également la région avoisinante. Je recommande cette citation au ministre des Travaux publics et j'espère qu'il en prendra bonne note.

J'en arrive maintenant à une autre question sur laquelle je désire retenir quelques instants l'attention de la Chambre; il s'agit de la question des instruments aratoires.

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

Reprise de la séance.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, avant d'aborder la question des instruments aratoires, je voudrais présenter quelques remarques sur celle du blé. On a dit qu'au cours de ces deux dernières années les taux maritimes de transport du blé canadien ont augmenté sensiblement et que ces taux comportent une différence marquée au détriment de la farine canadienne. Si cela est vrai, s'il existe une coalition ou un trust des armateurs qui imposent des taux exagérés et injustes pour transporter le blé et la farine du Canada de l'autre côté de l'océan, je déclare que, pour ma part, je verrais avec plaisir le Gouvernement entreprendre la construction de transports pour faire traverser l'océan au blé et à la farine, et soustraire ainsi le producteur de ces articles aux exigences d'une telle coalition.

L'autre point que je désire mentionner est celui-ci: c'est que si le libre-échange du blé et par conséquent de la farine a pour effet, comme le prétendent les honorables députés de la gauche, de diriger notre blé de l'Ouest vers Minneapolis, d'augmenter le prix du son pour les cultivateurs de ce pays d'au moins $3 par tonne, cela deviendrait une question vraiment sérieuse pour les cultivateurs de l'Ontario, pour ceux de Québec, et aussi pour ceux de l'Ouest.

On devrait s'efforcer d'encourager par tous les moyens possibles les minotiers de l'Ouest à moudre le grain de l'Ouest au pays même et les cultivateurs de cette région a y pratiquer l'élevage. L'honorable député de Kent-ouest (M. McCoig) prétend que si l'on poussait les cultivateurs de l'Ouest à adopter une culture mélangée, les effets en seraient désastreux pour les cultivateurs de l'Est. Il me semble voir l'honorable député décrire des trains chargés d'animaux se dirigeant de l'Ouest vers l'Est, et prédire un désastre aux cultivateurs de l'Est s'ils devaient soutenir cette concurrence. Je ne crois point que l'honorable député non plus que le cultivateur de l'Est aient rien à craindre de ce côté. Je crois que le cultivateur de l'Est verrait avec plaisir le cultivateur de l'Ouest réussir dans l'élevage du bétail lors même que les produits de l'Ouest devraient faire concurrence aux siens sur les marchés de l'Est. L'honorable député de Kent-ouest semble redouter extrêmement cette concurrence pour le cultivateur de l'Est. Je m'imagine facilement le frisson qu'il a dû sentir courir le long de son épine dorsale lorsqu'il a entendu son très honorable chef parler à Hamilton du libre-échange des denrées alimentaires. Si le libre-échange des denrées alimentaire signifie quelque chose, c'est l'ouverture de nos portes et l'admission au Canada des denrées alimentaires provenant de toutes les parties du monde. Qu'elles nous viennent aussi librement que possible, disaient les libéraux en 1911. Voilà, à mon avis, ce que signifie de nos jours le libre-échange des denrées alimentaires, et cela ne semble pas terrifier nos honorables adversaires. Et cependant, la persepective de voir arriver de l'Ouest quelques wagons chargés de porcs fait frissonner l'honorable député de Kent-ouest. Il nous a dit que, dans cette partie du pays, trois ou quatre cultivateurs se réuniraient pour acheter en commun une faucheuse dont ils se serviraient tour à tour. Il a aussi déclaré avec force que ce qu'il faut aux cultivateurs, c'est l'admission en franchise de chargeuses et de faneuses.

Si trois ou quatre cultivateurs peuvent se tirer d'affaire avec une seule faucheuse, j'imagine qu'ils n'auront pas besoin d'un bien grand nombre de chargeuses et de faneuses. L'honorable député de Kent-ouest demande que l'on élève les droits sur le tabac brut. Je ne le blâme point de s'occuper des besoins de sa région. Il avait raison de réclamer dans cette Chambre, il n'y a pas longtemps, en faveur de sa circonscription électorale, un bonus de 1 cent ½ par gallon de pétrole brut, mais je prétends que l'honorable député, en réclamant la protection pour certains produits de sa localité et le libre-échange pour tout le reste, tombe dans une forme peu généreuse du protectionnisme local. Ce n'est point là cependant une chose bien rare chez nos honorables adversaires. L'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) a monté et descendu tous les échelons, demandant le libre-échange pour les denrées alimentaires et les instruments aratoires, mais une protection sérieuse pour le fer, l'acier et la houille. Autrefois, l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. Mackenzie) en agissait de même. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et le député d'Halifax (M. Maclean) ne demandent point le libre-

échange de la houille, ils n'osent le faire. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) réclame le libre-échange absolu. Non, s'écrie l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), le libre-échange absolu n'est pas ce qu'il nous faut. Donnez-nous la réciprocité, dit un honorable membre de la gauche. Je ne veux point de la réciprocité, déclare l'honorable député de Welland (M. German). Au mois de janvier 1911, le très honorable chef de l'opposition disait: Nous ne faisons qu'un de ce côté-ci de la Chambre lorsqu'il s'agit de réciprocité. L'honorable député de Kingston-Albert (M. Fowler), le 28 novembre 1912, demandait:

M. FOWLER: L'honorable député de Saint-Jean est-il en faveur de la réciprocité?

M. PUPSLEY: Je réponds sans hésiter, oui.

M. FOWLER: Peut-être le très honorable chef de l'opposition consentira-t-il à répondre maintenant?

Sir WILFRID LAURIER: Avec beaucoup de plaisir. Nous ne faisons qu'un de ce côté. Nous ne changeons jamais.

M. FOWLER: Voilà encore une très habile manœuvre d'avocat qui déplace la question. Je demande au très honorable chef de l'opposition: Etiez-vous en faveur de la réciprocité telle qu'elle fut présentée au peuple canadien lors des élections de 1911?

Sir WILFRID LAURIER: Je sais que quelques libéraux ont changé d'opinion sur cette question. Je ne suis pas de ceux-là. Je tiens à mes idées.

Il est bien vrai que le très honorable député savait que quelques libéraux, un bon nombre d'entre eux, avaient changé d'opinion sur cette question. Les chiffres des élections de 1911 le démontrent assez clairement. Dans son discours d'hier soir, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) réclamait la protection, et cependant il apportait des arguments en faveur du libre-échange. L'honorable député semble souffrir d'une fièvre politique intermittente. Parfois, sa température, suivant la ligne du libre-échange, s'élève à plus de 104°; un moment après elle tombe, par l'effet de la crise, au-dessous du degré normal.

Mais l'honorable député semble vouloir rapprocher ces extrêmes et en arriver à une bonne moyenne. Pour employer ses propres mots, "on peut prouver à peu près tout ce que l'on veut par la loi des moyennes". Et l'honorable député s'est efforcé de trouver une moyenne entre la température politique excessivement élevée et la température au-dessous de la normale; et il a couronné le tout en se proclamant lui-même, un "protectionniste modéré".

J'aborde maintenant la question des instruments aratoires. Mais, avant d'en venir là, je tiens à déclarer que j'ai été vivement frappé de la manière dont l'honorable député de Kent-ouest a dénoncé la Massey-Harris Company, et, de fait, presque toutes les compagnies faisant commerce d'instruments aratoires en ce pays. Il réclamait avec force le libre-échange pour les instruments aratoires. On me dit que l'honorable député est, chez lui, l'agent de la McCormick Manufacturing Company dont le principal centre d'affaires se trouve je crois au sud de la ligne de frontière. Ainsi l'on peut se rendre compte de la raison qui a dicté la conduite de l'honorable député. Tout naturellement, il serait bien aise de voir arriver ici les instruments et les machines de la McCormick—cela amènerait plus de mouture à son moulin.

En 1894, le parti conservateur réduisit les droits sur les instruments aratoires de 35 pour 100 à 20 pour 100. Le parti libéral a dénoncé la protection pendant dix-huit ans. En 1893, les libéraux se sont déclarés catégoriquement opposés à la protection. Et le chef actuel de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) s'exprimait vigoureusement dans ce sens.

Comme c'est un homme pacifique et à l'air doux, on peut tout naturellement supposer que ces expressions violentes auraient dû n'en produire que plus d'effet dans toute l'étendue du pays. Il y a certaines gens qui pourraient employer sans produire beaucoup d'effet des expressions aussi formidables que celles du très honorable député. Mais quand un homme à l'aspect débonnaire, comme le très honorable chef de l'opposition, déclarait que si les libéraux étaient réélus, ils couperaient la tête à la protection et la fouleraient aux pieds, les gens devraient croire, tout naturellement, que le très honorable député était absolument opposé à la protection. Sir Richard Cartwright ne s'est pas exprimé moins énergiquement. Il a déclaré que la politique du parti libéral était la mort de la protection; mais, en 1900, à un banquet offert à Ottawa, par les députés et les sénateurs de l'Ontario, à sir Richard Cartwright, le chef actuel de l'opposition parla, naturellement, et prononça les paroles suivantes que je trouve dans le "Toronto Globe" du lendemain, le 10 mai 1900:

Je puis vous raconter un fait que je tiens de source absolument certaine, et qui montre bien le caractère de notre hôte. Dan sle temps de Mackenzie lorsqu'une crise passait dans le pays, beaucoup croyaient que si l'on augmentait le tarif, cette politique serait justifiée par les besoins du revenu et bénéficierait en même temps à tout le pays. Je puis vous dire ce qui s'est passé sans trahir aucun secret; c'était avant

mon temps. Si l'avis de sir R. Cartwright avait été écouté à cette époque. . . .

Ceci se passait en 1876.

...cette politique aurait été adoptée.

C'est-à-dire la politique d'une plus grande protection.

Si elle ne l'a pas été, cela est dû à d'autres influences qui ont agi sur le Gouvernement de cette époque; et pendant 16 ou 20 ans, sir R. Cartwright a subi le reproche de n'avoir pas répondu au sentiment public, tandis que la vérité est qu'il était prêt à y répondre. Pendant 18 ans il a enduré blâme, et n'a jamais soufflé mot.

C'était certainement une contrainte extraordinaire chez sir Richard Cartwright. Voici ce qui est arrivé en 1876. Ainsi qu'on a pu le voir par ce que je viens de dire, il existait un sentiment très fort en faveur de porter le tarif à 25 p. 100. M. Jones, d'Halifax, et M. Church, de Lunenburg, furent ceux qui, je crois, vinrent à Ottawa et menacèrent de se retirer du parti si le tarif était augmenté. Tous ceux qui prendront la peine de lire l'exposé budgétaire de sir Richard Cartwright, en 1876, verront que la première partie de son discours est un plaidoyer en faveur de l'augmentation du tarif, mais il s'arrête soudain pour plaider ensuidu la pente. La raison en était qu'il avait préparé son discours au point de vue d'une politique de protection, et ne voulant pas se donner la peine et le tracas de préparer un autre discours, il l'a tout simplement recommencé avec un "mais" et a redescendu la pente. La raison en était qu'il avait reçu des délégations de la Nouvelle-Ecosse. Si vous lisez le hansard de cette année-là, à la page 324, vous verrez que M. Jones a non seulement admis qu'il avait menacé de se retirer du parti, mais qu'il a donné ses raisons pour avoir agi de la sorte. Ceci, cependant, n'est qu'un incident que je cite afin de permettre aux honorables membres qui m'écoutent d'apprécier la déclaration que sir Richard Cartwright faisait en 1896 que la politique du parti libéral était "mort à la protection". Il y avait aussi M. Paterson qui disait: Nous nous déclarons en faveur de la liberté du commerce. Sir Louis Davies disait: La protection est une chose maudite par Dieu et par les hommes. Nous n'avons aucune preuve que la colère divine nous ait frappés à cause de la protection, mais nous en avons les nombreuses malédictions de quelques membres du parti libéral, et ces malédictions ont été beaucoup plus modérées à certaines époques afin de satisfaire aux exigences politiques.

Le parti libéral est monté au pouvoir en 1896, et le peuple effrayé craignait de voir commencer le règne de terreur que l'on avait promis. Quelques-uns des plus hardis vinrent à Ottawa s'attendant de voir les vêtements des ministres couverts du sang des manufacturiers décapités, et les chaussures du chef de l'opposition souillées d'avoir piétiné sur le corps meurtri de la protection. Mais les jours, les semaines, les mois et les années se sont passés, et rien n'a été fait. En 1907, quelques légers changements furent apportés au tarif, mais il est certain que la tête est restée attachée au corps de la protection.

Je ne crois pas trop m'aventurer en disant cela. Non seulement, le parti libéral n'a pas guillotiné la protection, mais il n'a pas même touché à un seul cheveu de sa tête. Vous ne trouverez également aucune marque de violence sur le corps. En 1907 on a fait une réduction apparente de 20 pour 100 à 17 et demi pour 100 sur les instruments aratoires. Je dis "réduction apparente" et j'emploie ces mots à dessein. Par exemple on a diminué de 20 pour 100 à 17½ pour 100 le droit sur les lieuses. Mais lorsque ce droit était à 20 pour 100 ad valorem l'évaluation d'une lieuse pour les fins de douane était de $80, de sorte que les droits à payer n'étaient que de $16 à cette époque; mais plus tard, lorsque le droit fut porté à 17 et demi pour 100, on éleva l'évaluation d'une lieuse pour fins de douane à $100, et conséquemment le droit à payer était de $17.50, ou $1.50 de plus qu'auparavant.

Cela se passait en 1907. Une élection devait avoir lieu en 1908, et les orateurs libéraux allèrent dire aux cultivateurs que le terrible monstre de la protection ne pouvait pas être abattu d'un seul coup, mais qu'ils avaient aiguisé leurs épées, et lui avaient fait une entaille. Nous allons continuer, disaient-ils; fiez-vous à nous et vous verrez ce que nous allons faire dans l'avenir. Se tournant ensuite du côté des manufacturiers ils leur disaient: Ne craignez rien; nous ne vous ferons aucun mal; nous allons tout simplement augmenter l'évaluation pour les fins de la douane; nous dirons aux cultivateurs que nous avons réduit les droits de 20 à 17 et demi pour 100, et ils croiront qu'ils paient leurs instruments aratoires moins cher. Comme de raison vous savez que lorsque l'on augmente l'évaluation pour les fins de la douane, cela ne vous fait pas le moindre tort. C'est ce que le parti libéral a fait. En avril 1907 l'honorable député de Souris (M. Schaffner) proposait la résolution suivante:

Que le comité remette à l'étude l'item 445 et qu'il le modifie par la suppression des chiffres 17½ p. 100 dans le tarif général et l'insertion des chiffres 10 p. 100.

Naturellement, les députés libéraux votèrent contre cette proposition. Le vote fut de 56 à 22. Au nombre des députés qui ont voté contre la réduction proposée par l'honorable député de Souris étaient l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) et l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles).

L'honorable député d'Assiniboïa, qui demandait avec instance l'admission en franchise des instruments aratoires, prononça un discours contre la réduction proposée. Voici ce qu'il disait:

J'appuierai de tout cœur le Gouvernement, car je crois que sa politique est dans l'intérêt du pays.

Comparez cela, si vous voulez bien, avec la motion appuyée par ce même député, il y a quelques semaines. L'honorable M. Paterson parla aussi à cette occasion. Voici ses paroles:

Je ne cache pas le fait que nous nous proposons de leur donner....

C'est-à-dire aux manufacturiers.

... presque l'équivalent de la réduction qui est faite dans le tarif; car il faut se rappeler que 17 et demi p. 100 n'est rien de plus qu'un tarif de revenu.

Que devons-nous conclure de cela? Tous les membres du parti libéral dans la Chambre alors reconnurent que 17 et demi p. 100 était tout simplement un tarif de revenu. Qu'entendent-ils par là? Ils entendent que lorsqu'un gouvernement libéral est au pouvoir, avec ses méthodes particulières d'administration et de dépenses des fonds publics, il faut avoir un tarif de 17 et demi p. 100 au moins, mais lorsqu'un gouvernement conservateur arrive au pouvoir, il faut abolir les droits complètement. Un autre personnage très distingué, l'honorable M. Fielding, alors ministre des Finances, parla aussi sur le même sujet. A la page 5792 du hansard, voici ce que nous lisons:

Il est vrai que nous accordons des remises aux fabricants sur plusieurs choses, et des calculs sérieux démontrent que les remises que nous accordons ne contrebalancent pas encore la réduction que nous faisons dans le tarif. Tant que toute sa matière première entre en franchise, est-ce qu'un droit de 17½ p. 100 serait un droit déraisonable?

Je crois sincèrement que si cette motion était adoptée, et je suis heureux d'apprendre qu'elle ne sera pas appuyée par tous les honorables membres de l'opposition, nous porterions un coup très grave à l'une des plus grandes industries de ce pays. Je crois que la compagnie International Harvester trouverait qu'il est plus avantageux pour elle de fermer ses usines à Hamilton, ou du moins de cesser la fabrication des moisonneuses et lieuses et de les faire faire par une succursale dans les Etats-Unis, pour les importer ensuite. La compagnie d'Hamilton est une compagnie américaine que nous avons engagée sous un tarif modéré à venir s'établir au Canada, et à fonder ici cette grande industrie et après que nous l'avons amenée et établie dans le Canada, je crois que si nous adoptions cette résolution, la compagnie trouverait plus profitable d'aller fabriquer ses instruments aux Etats-Unis, et de les importer ici ensuite.

Telle est l'opinion qu'exprimait un personnage aussi important que le ministre libéral dans le gouvernement Laurier en 1907, et cette opinion fut approuvée par tous les honorables membres de son parti. Je trouve donc bien difficile de faire accorder l'attitude que ces honorables députés prennent aujourd'hui avec leur conduite à cette époque. L'honorable député d'Assiniboïa parla ainsi dans la même séance:

Mais pour en venir au tarif actuel, la commission a recueilli des renseignements par tout le pays, et je ne crois pas que les cultivateurs de l'Ouest, dans tous les cas, aient demandé une réduction des droits sur les instruments aratoires comme celle qui est proposée dans cette résolution.

De sorte que l'honorable député d'Assiniboïa disait en 1907 que les cultivateurs de l'Ouest, au nom desquels il parlait, étaient opposés à toute réduction de droits sur les instruments aratoires; ils ne voulaient pas que le tarif fût changé.

Suivons l'histoire un peu plus loin sur cette même question. Dans le pacte de réciprocité de 1911 on proposait de réduire de 17 et demi à 15 p. 100 le tarif sur les instruments aratoires. A cette occasion l'honorable député de Dundas (M. Broder), qui surveille constamment les intérêts de ses confrères cultivateurs et qui se rappelait ce qui avait eu lieu en 1907, lorsqu'on réduisit les droits de 20 p. 100 à 17 et demi p. 100, et qu'en même temps on augmentait l'évaluation des instruments aratoires pour les fins de la douane, de façon à ce que les droits à payer fussent plus élevés qu'ils étaient auparavant, posa à l'honorable M. Fielding, lorsqu'il proposa l'adoption de ce pacte à la Chambre, la question suivante:

Changera-t-on l'évaluation pour les fins de la douane?

On peut comprendre exactement pourquoi l'honorable député de Dundas a posé cette question:

M. FIELDING: Nos négociations n'ont pas porté sur la question d'évaluation, la décision

en doit être laissée au autorités douanières des deux pays.

Donc, non seulement la gauche a trompé le peuple en 1907 en lui obtenant cette réduction apparente, mais elle se préparait à faire la même chose en 1911 à l'occasion de la convention de réciprocité. Une autre preuve du manque de sincérité de la gauche par rapport à cette question de machines agricoles, c'est que les Etats-Unis ont laissé subsister, trois années durant, une loi qu'ils avaient faite et par laquelle ils offraient d'établir le libre-échange au sujet des machines agricoles. La gauche n'avait qu'à accepter cette offre, mais elle ne l'a pas fait. Pourquoi? Je me le demande. N'avons-nous pas droit de révoquer sa sincérité en doute, aujourd'hui, quand elle vient plaider en faveur du libre-échange au sujet des machines agricoles? S'imagine-t-elle que nos cultivateurs vont la croire? Quant à ceux de ma région, ils n'ajouteront aucune foi à la motion de l'honorable député de Moosejaw demandant le libre-échange à ce sujet.

Poursuivant le cours de cette intéressante histoire, je dirai que, le 13 janvier 1911, l'association des manufacturiers envoya à Ottawa une députation considérable, qui fut reçue par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), par feu sir Richard Cartwright, par l'honorable M. Fisher, par l'honorable M. Oliver, par l'honorable M. Pugsley, par l'honorable M. Graham et par l'honorable M. King. Elle présenta au Gouvernement un mémoire soigneusement élaboré où il était dit qu'elle représentait pour $1,200,000,000 de capital, $1,000,000,000 de production annuelle; que l'association employait directement 435,000 artisans et ouvriers et distribuait tous les ans $250,000,000 en paiement de salaires; qu'elle s'opposait à ce qu'on fit avec les Etats-Unis une convention de réciprocité comportant réduction du tarif canadien sur les produits manufacturés. Elle disait: Les Etats-Unis sont peut-être prêts à faire une convention de réciprocité, mais le Canada ne l'est pas. Voici ce que répondit le premier ministre. Je trouve sa réponse dans ce document qu'on a annexé au mémoire:

Nous ne perdons pas de vue que sous le rapport de la fabrication, les Américains sont bien plus avancés que nous; qu'ils s'y livrent depuis plus longtemps et ont une population plus nombreuse et que les conditions ne sont pas exactement les mêmes dans les deux pays.

Nous le croyons, nous aussi, mais nous avons toujours agi comme des gens qui le croient, tandis que la gauche a agi parfois comme si elle le croyait et parfois comme si elle ne le croyait pas. Il promit que M. Fielding et M. Paterson, alors en négociations à Washington:

Auraient constamment à l'esprit la disparité du développement industriel par rapport aux deux nations.

Puis il cita cette phrase de M. Russell qui avait lu le mémoire présenté au nom de l'association des manufacturiers:

Voilà pourquoi nous vous disons, monsieur, en achevant de vous exprimer nos vues, que nous nous opposons, pour le moment, à toute réduction de tarif ou traité de commerce qui aurait pour effet de modifier les conditions de prospérité qui règnent maintenant.

Cette citation terminée, il ajouta:

Ces sentiments sont absolument les miens.

Comme il parlait autrement quand il déclarait, avant ce temps-là, qu'il allait couper la tête de la protection et piétiner son cadavre!

Il est une chose dont ce Gouvernement peut s'enorgueillir, c'est que nous avons pris absolument, absolument soin....

Remarquez la répétition de l'adverbe "absolument", elle rend l'expression plus énergique.

...même quand il a fallu opérer une réforme, de ne pas déranger les conditions qui régnaient alors par rapport aux intérêts industriels du pays. Nous avions pris l'engagement de réformer le tarif, mais quand nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons pris absolument, absolument soin de ne pas déranger les conditions en opérant cette réforme.

Ces paroles mieilleuses, ces promesses de protéger les manufacturiers d'une façon si paternelle tombaient des lèvres de celui qui, en 1891, s'était déclaré disposé à vendre aux Etats-Unis les industries et l'honneur de ce pays; de celui-là même qui, de 1893 à 1896 criait de toutes ses forces: "Mort à la protection!" et parlait d'en détruire jusqu'à la racine si son parti arrivait au pouvoir; du chef du parti qui, en 1891, demandait l'union commerciale et publiait dans tout le pays que si elle provoquait l'union politique avec les Etats-Unis, Dieu bénirait cette union. Voilà l'homme qui s'était armé de pied en cap pour décapiter la protection et en piétiner le cadavre, et qui, en 1911 (voir page 8459, v.a. des Débats) déclarait que l'industriel est le meilleur ami du cultivateur. De quelle estime fait-il preuve aujourd'hui à l'égard du cultivateur en se montrant prêt à décapiter son meilleur ami et même à pousser l'indignité jusqu'à piétiner son cadavre? Mais l'épée si bien aiguisée est restée si longtemps dans le fourreau qu'elle a fini par se rouiller et être aussi inutile

ou'une promesse faite par un libéral avant une élection.

La gauche a parlé du coût élevé de la vie. Certains de ceux qui en ont parlé ne m'ont pas paru s'alarmer quand les cultivateurs vendaient les œufs douze cents la douzaine et la viande cinq ou six cents la livre. Ils ne m'ont jamais semblé s'occuper de savoir si les cultivateurs obtenaient bien pleine valeur pour leur argent. A Athens, en 1896, le chef actuel de l'opposition déclarait à un auditoire composé de cultivateurs qu'il espérait voir venir le jour où il en coûterait cher pour vivre au Canada. Aujourd'hui le monde consomme l'excédent de ses produits agricoles et notre pays perd ses producteurs. Pourquoi? Parce que l'éducation a créé des occasions à la faveur desquelles la ville a enlevé à la campagne ses jeunes gens.

Le chef actuel de l'opposition disait récemment à Hamilton que, pour le moment, sa politique consistait dans l'abolition des droits sur les denrées alimentaires. Je suis heureux qu'il ait intercalé dans sa phrase ces trois mots: "pour le moment". Mais quel serait le résultat de cette politique? La réduction du prix des produits agricoles. Or, il est impossible de réduire le coût de la vie en réduisant les profits du cultivateur, pour l'excellente raison que ce serait décourager l'agriculteur. Cette politique est absolument illogique. On a parlé, à plusieurs reprises, du libre-échange qui existe en Angleterre; l'honorable député de Red-Deer, l'oiseau rare de cette Chambre, en a surtout parlé. L'honorable député de Brantford a cité le discours d'un des députés au parlement impérial où il est dit qu'un demi-million de citoyens de cette Angleterre libre-échangiste, si prospère et si heureuse, au dire de la gauche en quête d'arguments, sont victime d'un chômage perpétuel et qu un million reçoivent du secours des institutions de bienfaisance. Les bourses du travail déclarent avoir reçu 2,973,000 demandes d'ouvrage en une seule année, et il émigre, en moyenne, mille personnes par jour. Une personne sur vingt sollicite de l'ouvrage, une sur quarante ou cinquante demande du pain, et un mille par jour quittent le pays—un pays libre-échangiste. Cela ne nous donne-t-il pas droit d'accepter "cum grano salis" même les assertions d'une autorité éminente comme l'est l'honorable député de Red-Deer?

Je félicite l'honorable ministre des Finances d'avoir promis, au cours de son exposé budgétaire, certaines modifications qui ne manqueront pas de favoriser les carrières et l'industrie du fer et de l'acier. J'ai visité, l'été dernier, les grandes aciéries de Sydney. Je veux qu'on encourage l'industrie du fer, et j'ai pour cela de bonnes raisons. Le nord de ma région renferme du fer en quantité illimitée et il en est ainsi dans des milliers d'endroits des provinces d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick. Qu'on fasse tout le possible pour développer cette industrie. La gauche va nous objecter qu'on peut fabriquer le fer et l'acier à Pittsburgh à meilleur marché qu'ici. C'est vrai et il est tout naturel qu'il en soit ainsi tant que nous ne serons pas mieux organisés que nous ne le sommes. Mais la gauche désire-t-elle le développement de l'industrie de l'acier au Canada? Sinon, pourquoi pense-t-elle que le Tout-Puissant a enfoui tant de fer dans notre sol? Simplement pour nous assurer du ballast? Nous n'avons rien de mieux à ambitionner, selon moi, que de faire de ce pays ce qu'il est destiné à être: un grand pays producteur de fer.

Je désire un instant diriger l'attention de la Chambre sur les rapports de l'élection de 1911. Les membres de la gauche ont plus d'une fois déclaré qu'ils seraient prêts à faire de nouveau la lutte pour la réciprocité; mais ces déclarations se font de moins en moins nombreuses, à mesure que la lumière entre davantage dans leur esprit. Le vote conservateur a dépassé en 1911 d'au moins 21.2 pour 100 celui de 1908, et le vote libéral, de 5.2 pour 100. Nos amis de la gauche sont libres de trouver là de quoi se réconforter. Dans la province d'Ontario, le scrutin a donné aux conservateurs 13½ pour 100 de plus qu'en 1908 et aux libéraux 4 et ⅜ de moins. Dans la province de Québec, où plusieurs prétendent, mais à tort, que le parti libéral est presque tout-puissant, je suis heureux de dire que l'augmentation sur 1908 a été pour les conservateurs de 38 pour 100, tandis que, pour les libéraux, ce n'a été que 1 et ½. Dans la Nouvelle-Ecosse, l'augmentation pour les conservateurs a été de 1⅛ pour 100; pour les libéraux, de 1.7 pour 100. Au nouveau-Brunswick, l'augmentation pour les conservateurs a été de 11 et ⅜ pour 100, pendant que le vote libéral accusait une légère diminution. Au Manitoba, l'augmentation sur 1908 a été, pour les conservateurs, de 14.3 pour 100; pour les libéraux, de 13.3. A la Colombie-Anglaise, pour les conservateurs, 47 pour 100; pour les libéraux, 23 pour 100. Dans l'île du Prince-Edouard, le vote conservateur accuse une hausse légère, tandis que le vote libéral diminue de 7 pour 100. Dans la Saskatchewan, l'augmentation sur 1908 a été, pour les

conservateurs, de 54 et ½ pour 100; pour les libéraux, de 57 et ½ pour 100; ce qui n'est pas trop mal, eu égard au total des suffrages enregistrés. Dans l'Alberta, l'augmentation pour les conservateurs a été de 45 pour 100 et, pour les libéraux, de 60 et ¾. Au Yukon, où le seul candidat que le parti ait eu dans la lutte est arrivé le premier au scrutin, l'augmentation, pour les conservateurs, a été de 279 pour 100, tandis que les libéraux accusent une diminution de 6.7 pour 100.

Dans toutes les provinces, moins l'Alberta, l'augmentation dans le chiffre des suffrages enregistrés par les conservateurs sur celui de 1908 a été plus grande que l'augmentation sur 1908 du vote total enregistré dans chaque province; tandis que pour le parti libéral, malgré un accroissement de la population, le chiffre des suffrages en 1911 a été moindre qu'en 1908 dans les provinces d'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et au Yukon, alors que dans les provinces de Québec et de la Nouvelle-Ecosse, le pour-cent d'augmentation a été moindre que celui du vote total enregistré. Cela établit certains points relativement à l'élection de 1911; mais il y en a d'autres que je désire signaler à l'attention de nos adversaires afin de leur ôter de l'esprit cette idée que le peuple ne s'est pas prononcé d'une manière bien catégorique à l'endroit de la convention douanière. Je dis ceci par pure bonté d'âme, car je voudrais que la gauche cherchât une autre politique. Si nombreux ont été les programmes formulés par le parti libéral que de retourner devant le pays avec la même politique, ce serait, je crois, vouloir en imposer au peuple. Je voudrais leur persuader que, s'ils vont devant le pays avec leur programme de 1911, il n'existe pour eux aucune chance de réussir, non plus que de faire la lutte dans des conditions équitables. Bien que pacifique, je préférerais qu'ils eussent une politique propre à nous stimuler. Il est à remarquer que, dans l'élection de 1911, pour la première fois, je pense, dans l'histoire du Canada, tous les ministres du cabinet de sir Wilfrid Laurier ont été défaits ou sont revenus de la lutte avec une majorité réduite. Dans le cas de mon très honorable ami lui-même, son élection par acclamation dans Québec-est a été entourée de circonstances quelque peu douteuses. Mais quant à cela, ne disons rien de plus. Il s'était aussi porté candidat dans Soulanges, la plus petite des circonscriptions électorales du Canada, et il a eu là la belle majorité de 142. Quant à deux autres de ses ministres, le directeur général des Postes d'alors (M. Béland), candidat dans deux comtés, a été défait dans l'un et élu dans l'autre.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a lui aussi couru sa chance dans deux collèges. Ignominieusement battu dans l'un, il a pu se faire élire dans l'autre. C'est là un petit fait qui mérite d'être consigné aux Débats. L'honorable député de Rouville avait en 1896 été élu pour Gaspé par 42; en 1900, par 1,362; en 1904, par acclamation, et, en 1908, par 1,492. S'étant porté candidat en 1911 dans le même comté, il a été défait par 570 votes. Il s'était aussi présenté dans Rouville, où il a été élu par 278. Il est intéressant de noter que le total des suffrages pour les deux comtés n'est pas aussi considérable que le vote ordinaire de la moyenne de circonscriptions. Il y a dans la province de Québec douze collèges où le nombre des électeurs est plus considérable que sur les listes des deux collèges où l'honorable député de Rouville s'est porté candidat en 1911. Je crois donc avoir raison d'ajouter le nom du député de Rouville à la liste des ministres défaits en 1911, puisque, dans les deux circonscriptions où il a fait la lutte, il y a contre lui une majorité nette de 292 suffrages.

M. PROULX: Dans Gaspé, l'élection a été retardée.

M. EDWARDS: Après avoir été élu dans Rouville le 21 septembre 1911, pourquoi l'honorable député s'est-il porté candidat dans Gaspé?

M. PROULX: Comme les autres, il avait été présenté le 14 septembre.

M. EDWARDS: Toujours est-il que les chiffres sont là indiquant que, dans les deux comtés mis ensemble, le scrutin a voulu que l'honorable député de Rouville restât chez lui et ne vînt pas au Parlement. Je n'ai rien de plus à ajouter au sujet de la dernière élection, si ce n'est que les chiffres me semblent indiquer clairement et d'une manière concluante que le peuple s'est prononcé de la façon la plus énergique contre la politique de libre-échange dans les produits naturels, politique que le parti libéral lui proposait dans le temps, et il est inutile de prétendre à une panique chez le peuple.

L'honorable M. Fielding avait présenté à la Chambre cette convention au mois de janvier 1911, et ce n'est qu'au mois de septembre de cette année-là que les élections ont eu lieu. Le peuple du Canada

a eu tout le temps qu'il fallait pour résoudre cette question; elle a été débattue à fond, et je crois sincèrement que, si l'élection avait été retardée de deux semaines dans la province d'Ontario, le résultat aurait été encore plus désastreux pour le parti libéral.

Au cours de ses remarques l'honorable député de Rouville a fait allusion à la question navale. Je me bornerai à dire à ce sujet que j'espère voir bientôt le jour où nous aurons la haute main au Sénat, et, en parlant ainsi, je ne veux pas le moindre mal à messieurs les sénateurs. En disant que je serai heureux de voir le parti conservateur maître du Sénat et que je ne veux de mal à aucun des sénateurs, il me semble que je ne saurais exprimer la chose dans des termes plus bienveillants. Je doute néanmoins que le départ de quelques-uns d'entre eux doive être une perte pour la terre ou un gain pour le ciel. C'est là une question que l'avenir seul peut résoudre, et je ne puis, en attendant, que réitérer mes convictions à ce sujet. La proposition qu'a faite le parti conservateur de contribuer pour 35 millions au maintien de la suprématie anglaise sur les mers, était, je le crois, une proposition que le peuple d'un bout à l'autre du pays aurait eue pour agréable. Je regrette que l'on n'y ait pas donné suite. Il est inutile de dire rien de plus, mais, si on me le permet, je mettrai fin à mes remarques en vous citant les paroles d'un des plus grands Canadiens à qui ce pays ait donné le jour. Je veux parler de sir George Etienne Cartier, qui disait en 1869:

> Le peuple canadien désire rester fidèle au vieux drapeau monarchique de la Grande-Bretagne, ce drapeau qui flotte sur toutes les mers, ce drapeau que la tyrannie n'a jamais pu abattre, ce drapeau qui symbolise la vraie liberté.
>
> Les Canadiens savent que, s'ils veulent devenir vraiment grands, ils n'ont qu'à maintenir leur union avec la mère patrie, de manière à partager sa puissance, son prestige et sa gloire.

Ces paroles expriment mes sentiments et ceux de la grande majorité du peuple canadien avec beaucoup plus d'éloquence et plus complètement que rien de ce que je pourrais dire moi-même. Je vous remercie, monsieur l'Orateur, et je remercie la Chambre de la patience avec laquelle on m'a écouté.

M. E. B. DEVLIN (Wright): Monsieur l'Orateur, ce n'est pas souvent que je prends la parole dans une discussion du budget, mais étant le député d'une circonscription électorale où, dans une large mesure, prédominent les classes agricole et ouvrière, je crois qu'il est de mon devoir de faire quelques remarques, lesquelles, je l'espère, seront entendues du Gouvernement. J'aurais beaucoup aimé voir à son siège ce soir le très honorable premier ministre (M. Borden); j'aurais voulu, en effet, lui parler cœur à cœur; mais, en son absence, je prierai ceux des ministres qui représentent ici le cabinet de voir s'il ne pourrait pas être fait quelque chose pour remédier à la présente stagnation des affaires dans ce pays. Je n'entends point relever les observations de l'orateur précédent. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a terminé son discours par une discussion des rapports de l'élection de 1911. Lui et ses amis de la droite s'attribuent dans une certaine mesure le mérite du triomphe remporté par le parti conservateur en 1911. Ils n'ont pas tort, et personne dans cette Chambre ne songe à les contredire sur ce point. Ils ont effectivement remporté l'élection de 1911, et, pendant cette élection, ils ont pris des engagements qu'ils n'ont pas tenus, engagements sur lesquels j'espère appeler leur attention avant la fin de mes remarques. Ils ont gagné cette élection à l'aide de certaines associations dans les provinces de Québec et d'Ontario.

Dans la province de Québec, ils se sont assuré l'élection au moyen d'une alliance entre le parti conservateur et les nationalistes. Cette alliance, l'auront-ils à la prochaine élection?

Un DEPUTE: L'avenir le dira.

M. DEVLIN: L'avenir le dira, sans aucun doute; mais les députés nationalistes de la Chambre qui se sont présentés à l'élection dans la province de Québec avec un certain programme, et brigueront encore une fois les suffrages à la prochaine élection s'apercevront que le temps a fait son œuvre en ce qui regarde cette alliance du parti conservateur et du parti libéral.

M. SMITH: Et Châteauguay?

M. DEVLIN: Vous avez remporté Châteauguay; c'est le whisky et l'argent qui vous l'ont remporté. Je sais ce qui en est de l'élection de Châteauguay. J'ai été dans ce comté pendant cette élection, et je pense que les faits qui seront portés à la connaissance des tribunaux ne seront pas à l'honneur et n'ajouteront rien à la réputation du parti conservateur.

Je ne pense pas que le Canada ait jamais eu gouvernement plus inepte, plus

désespérément incapable que celui actuellement au pouvoir. A entendre les discours prononcés ces jours derniers, on se figurerait que le parti conservateur n'a absolument rien à son actif que le souvenir du régime fiscal et douanier établi par sir John A. Macdonald et la construction du chemin de fer du Canadien du Pacifique. Mon honorable ami (M. Edwards), comme aussi l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox), se sont attardés à nous citer des discours prononcés en cette Chambre en 1876. Se figurent-ils que c'est satisfaire aux réclamations des Canadiens qui se plaignent de la cherté de la vie que de leur rappeler ce que pensaient de la protection, de la réciprocité ou du libre-échange ceux qui occupaient des sièges en cette enceinte en 1876? Le premier à parler de la politique de sir John A. Macdonald, ce fut l'honorable ministre des Finances. Voici en quels termes il s'est exprimé:

Avant d'entrer dans les détails, je me permettrai de déclarer que le Gouvernement tient à une politique fiscale de protection raisonnable en faveur des industries canadiennes, y compris, naturellement l'agriculture, la grande industrie fondamentale. Cette politique est celle qui fut inaugurée par sir John Macdonald et continuée par ses successeurs jusqu'à présent.

Telle n'était pas la politique de sir John A. Macdonald.

La politique du Gouvernement actuel est celle des manufacturiers. A l'appui de ce que je viens de dire, je renvoie au discours prononcé à Halifax par M. Robert S. Gourlay, président de la Canadian Manufacturers Association, le 7 septembre 1913. Parlant du tarif, il s'exprima en ces termes:

Notre tarif n'a subi que fort peu de changements depuis que nous nous sommes réunis il y a un an. Quelques inégalités ont été corrigées par mesure législative suivant la procédure régulière, mais ces changements ne visaient que certaines catégories d'articles, sans aucunement troubler l'économie générale des affaires. Cette manière de faire est en harmonie avec le régime de stabilité du tarif que notre association a constamment préconisé et dans cette mesure les vues du Gouvernement autant qu'elles nous sont connues ont notre sympathie et notre appui.

M. Gourlay poursuit:

Le régime des lainages n'est pas ce qu'il devrait être; autrement une industrie qui devrait se développer spontanément en un pays agricole comme le nôtre ne languirait pas comme elle fait. Le régime du fer et de l'acier n'est pas plus satisfaisant. Dans son état actuel il encourage dans une certaine mesure l'établissement et l'expansion de ce qu'on pourrait appeler les industries secondaires.

Quand je dis que la politique du Gouvernement actuel est la politique des manufacturiers, je cite exactement les paroles contenues dans le discours du président de la Canadian Manufacturers Association. Quel était le programme de sir John A. Macdonald? Il ne visait certes pas à l'établissement d'un régime de protection à outrance. Je prie la Chambre de se reporter à la biographie de sir John A. Macdonald par George R. Parkin, une autorité dont la valeur ne sera pas contestée par nos adversaires. A la page 219 de l'ouvrage The Makers of Canada, voici ce que je trouve:

Macdonald ne se mit pas à la tête du mouvement sans avoir au préalable bien étudié la situation, et s'être convaincu qu'un changement s'imposait à brève échéance. Pami ses adhérents, quelques-uns s'impatientaient de sa lenteur. "Sir John avait une folle terreur de la protection; on dut la lui faire accepter à force de menaces et à son corps défendant, et en quelque sorte sous la responsabilité d'autrui. Mais lorsqu'il jugea que les voies avaient été suffisamment préparées, il se servit de l'idée comme d'un pont pour atteindre le pouvoir." C'est là ce qu'écrivait bien des années après un des membres de son parti.

A la page 223, je relève la citation suivante des paroles mêmes de sir John Macdonald:

La question du jour est celle de la protection de nos cultivateurs contre l'injuste concurrence des producteurs étrangers, ainsi que la protection de nos manufactures. Je suis en faveur du libre-échange réciproque, s'il est possible de l'obtenir, mais tant que les Etats-Unis auront pour programme d'exclure nos produits de leurs marchés, voyons à nous protéger et consultons nos propres intérêts. Une fois cette question sagement et vigoureusement réglée, vous verrez la confiance renaître, la crise actuelle cesser et le pays redevenir prospère et satisfait.

Puis l'auteur ajoute:

Tandis que Macdonald et ses adhérents préconisaient ce qui était au moins un remède spécieux pour la crise industrielle, les libéraux n'avaient rien à offrir, sauf des recommandations aux électeurs de pratiquer l'économie et d'attendre le retour de jours meilleurs.

Monsieur l'Orateur, vous observerez que l'honorable ministre des Finances, lorsqu'il fit l'exposé des motifs du budget, nous conseilla, lui aussi d'attendre le retour de jours meilleurs. Lorsque sir John A. Macdonald inaugura sa politique nationale, c'était en vue de résoudre certaines difficultés du moment. Voici encore ce que nous apprend ce même historien:

Qu'on le remarque bien, sir John A. Macdonald ne voulut jamais se lier envers les protectionnistes à outrance de son parti. En juin 1878, il cherchait à calmer l'inquiétude des Provinces maritimes au moyen d'un télégramme où il disait que jamais il ne s'était "proposé un relèvement, mais un simple rajustement des droits"; et sa motion à la Chambre des communes, d'une date antérieure, était rédigée avec une habileté caractéristique.

Sans doute, monsieur l'Orateur, vous étiez présent en cette Chambre lorsque sir John A. Macdonald présenta sa motion, et vous vous rappelez qu'elle était couchée en ces termes:

Cette Chambre est d'avis que le bien-être du Canada requiert l'adoption d'une politique nationale qui, grâce à un judicieux rajustement des droits, favorise et protège les intérêts agricoles, miniers, manufacturiers et autres du Dominion. . . et tendant, comme elle doit le faire, vers l'établissement d'un régime de réciprocité tarifaire avec nos voisins, dans la mesure où les intérêts variés du Canada peuvent l'exiger, aidera grandement à assurer éventuellement à notre pays une réciprocité des échanges.

S'il faut s'en rapporter à la lettre même de la motion, sir John A. Macdonald n'aurait jamais inauguré une politique nationale, si elle n'avait été un moyen d'obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis d'Amérique. Qu'on me permettre de citer un dernier extrait de ce même historien:

Ce projet de résolution capta plus d'un courant de l'opinion publique. Il flattait à la fois la défiance innée du Canadien à l'égard des Etats-Unis, et le vif désir de la classe agricole d'avoir accès pour ses produits aux marchés des Etats-Unis. C'était effectivement un coup porté à l'ennemi en vue de le contraindre à prendre une attitude moins hostile. Tout aussi important était l'appel fait au sentiment national naissant du Dominion qui prenait corps dans cette politique nationale.

Il ressort du texte même de la motion proposée par sir John A. Macdonald à la Chambre des communes que la réciprocité avec les Etats-Unis était le but qu'il se proposait d'atteindre. Et ce que le parti conservateur recherche aujourd'hui, ce n'est ni plus ni moins que la réciprocité avec les manufacturiers canadiens, je veux dire qu'il recherche leurs suffrages et leur influence, car nous avons, d'une part, le texte de la motion de sir John A. Macdonald, et, de l'autre, les paroles du président de la Canadian Manufacturers Association. Je ne pense pas me montrer trop sévère en déclarant que les maîtres du Gouvernement actuel, ce ne sont pas les électeurs canadiens, ce ne sont pas les cultivateurs et les ouvriers, mais ce sont les manufacturiers. Dès que les manufacturiers ont lancé le cri: Relevez les droits, ce Gouvernement-ci ne saurait résister, et les droits sont relevés, sans souci des intérêts des classes agricole et ouvrière.

Voilà pour cette page d'histoire ancienne sur laquelle nos adversaires sont revenus avec une insistance particulière au cours du présent débat. Qu'on me permettre maintenant de relever une autre observation émanant de l'honorable député de Frontenac. Il a prétendu que, depuis la mise en vigueur du tarif Underwood, les prix des denrées alimentaires avaient subi une baisse aux Etats-Unis. Je vois que Bradstreet ne lui donne pas raison. Le bulletin Bradstreet du 7 de mars s'exprime ainsi sur ce sujet:

Les prix des denrées ont subi mainte fluctuation au cours de la présente semaine, l'activité des échanges ayant été ralentie dès le début, à la suite des tempêtes qui ont interrompu la transmission des nouvelles par le courrier, aussi bien que par télégraphe et téléphone. Les céréales ont subi une baisse légère, à commencer par le blé qui est tombé de 1½ cent à 2 cents, surtout en conséquence de rapports favorables concernant la récolte nouvelle et de rapports déprimants transmis d'Europe, suite du mouvement considérable à provenance du sud-est à l'encontre de rapports constatant un déficit dans l'Argentine. Le maïs tombe de ¾ de cent à 1 cent par suite d'une faible demande au comptant, et l'avoine subit une baisse concordante de un demi sou.

Et le bulletin de Bradstreet du 14 mars s'exprime comme il suit au sujet du chiffre indicateur:

Le chiffre indicateur des prix donné par Bradstreet pour le 1er mars accuse une légère baisse par rapport à celui du 1er février, et manifeste la troisième chute consécutive constatée depuis le 1er décembre 1913.

Dans le bulletin du 21 mars, on lit ce qui suit:

Les modifications de tarif, l'abondance des récoltes et la température printanière se traduisent toutes par la notable chute des prix du sucre, du beurre et des œufs cette semaine. La mise en vigueur de droits moins élevés, à partir du 1er mars, explique en partie la chute subite du sucre affiné au prix le plus bas qu'on ait jamais connu; mais ni cette circonstance, ni la vive compétition entre raffineurs qui s'est manifestée depuis l'abaissement du tarif, n'aurait suffi pour faire tomber le sucre brut à 3.10 cents par livre et le sucre affiné à 3.77 cents par livre qui sont respectivement d'un demi et de deux cinquièmes de cent au-dessous des prix de l'année, s'il n'y avait cette autre circonstance que la récolte du sucre dans le monde entier a été l'année dernière de 700,000 tonnes, soit de 4 p. 100 plus abondante qu'elle ne l'a jamais été auparavant.

Un état de choses à peu près identique est constaté pour la semaine suivante par cette même autorité. Je ne vois donc pas où l'honorable député a pu découvrir que les denrées avaient augmenté depuis la date de la mise en vigueur du tarif Underwood.

Le ministre des Finances, dans son exposé des motifs du budget, annonce un excédent de $36,500,000. Jusqu'à ce moment il nous avait tous eu avec lui dans son aéroplane. Il nous avait fait planer sur les états balkaniques, où, nous a-t-il assuré, il existe un certain malaise.

Puis, il nous a ramenés au Mexique, où, nous a-t-il dit, régnait l'anarchie. Il attribue au malaise qui règne dans les Balkans et l'anarchie qui existe au Mexique l'obligation où il s'est trouvé de payer un intérêt plus élevé sur les sommes qu'il a empruntées pour le compte du Dominion du Canada. Dans la situation qui existe actuellement dans les Balkans et au Mexique, il a trouvé l'une des causes de la dépression que subit le commerce du Canada. Mais lorsqu'il dirigea son aéroplane vers Ottawa au retour, il constata que les fonctionnaires de son ministère s'étaient fort occupés à faire de la tenue des livres, et pendant qu'il était absent afin de contracter des emprunts, ils avaient eu le temps de se préparer et ils lui démontrèrent qu'il avait un surplus de $36,500,000. A mon avis, les cultivateurs de ce pays vont éprouver passablement de difficultés à comprendre cela. De fait, un frisson va certainement leur courir le long de l'épine dorsale, lorsqu'ils constateront qu'il y avait $36,500,000 dans le trésor fédéral, juste au moment où notre jeune et brillant ministre des Finances se promenait sur le continent, à la recherche de fortes sommes qu'il était prêt à emprunter à de gros intérêts. Lorsqu'il se présentera devant les électeurs et qu'il tentera de leur expliquer toute l'affaire, il me semble voir déjà l'attitude de certains cultivateurs, qui sont bien trop avisés pour apprécier entièrement la source d'où provient cet excédent.

M. WILLIAM SMITH: Ce ne seront que des grits; ils sont les seuls à se plaindre de ce surplus.

M. DEVLIN: Je n'ai jamais prétendu que l'on s'en plaindrait; mais j'ai dit que certains cultivateurs avisés pourraient bien manquer d'apprécier à sa valeur la source de ce surplus. Toutefois, ils ne sont pas les seuls. Ceux d'entre nous qui ont siégé en cette enceinte au cours de ces dernières années, doivent se rappeler que le ministre actuel du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) avait coutume de parler sur le sujet des surplus. S'il y a jamais eu quelqu'un que j'aimais entendre critiquer un exposé budgétaire, c'était bien le ministre du Commerce et de l'Industrie.

J'ai souvent relu ses discours depuis, parce qu'ils sont très substantiels. Voici des paroles qu'il a prononcées en 1906-1907, comme en fait foi le compte rendu des Débats:

Le ministre des Finances s'en donne presque toujours à cœur joie, quand il nous annonce un excédent dans son discours budgétaire. Aujourd'hui, c'est un excédent de 77 millions, et d'année en année, le chiffre de l'excédent s'accroît et, s'écrie-t-il, voyez donc mon excédent, Et tous les ministériels de contempler l'excédent avec admiration et d'applaudir, et de s'écrier que l'excédent est agréable à contempler, bien qu'ils ne puissent le toucher. C'est là une nouvelle doctrine adoptée par le parti libéral.

Puis, au sujet des conservateurs, il ajoute:

Ils avaient aussi des excédents, mais d'un chiffre fort modeste. Quand ces plus-values atteignaient le chiffre de deux millions, on supposait que c'était la limite; et si, par hasard, l'excédent atteignait le chiffre de quatre millions, on veillait soigneusement à ce que l'excédent ne fut pas excessif, et cela, en degrèvant les impôts. En vérité, la création d'un excédent ne fût pas excessif, et cela, en degrévant ministre des Finances et ses collègues peuvent, à leur gré, lui donner encore de plus fortes proportions. Il suffit pour cela de créer de nouveaux impôts, jusqu'à concurrence de plusieurs millions, et plus ils prélèvent d'impôts sur le peuple canadien, plus leur excédent se gonfle.

Mais est-ce bien réellement de la saine économie politique? Est-ce là une situation qui soit de nature à donner la quiétude d'esprit au ministre et au Gouvernement? C'est une excellente affaire de veiller avec soin à ce que les exercice financiers se soldent toujours par un excédent afin de maintenir le bon crédit dont jouit le pays, mais c'est contraire à tous les principes d'économie politique, c'est même dangereux pour un gouvernement et un parti, de chercher à obtenir un fort excédent, chaque année, car cela signifie que l'on prend dans les poches du peuple et que l'on ôte au capital disponible du pays des sommes dont on n'a pas besoin pour les fins d'administration; c'est de plus une invitation à faire de folles dépenses à laquelle ne peuvent résister la plupart des gouvernements, surtout l'administration, qui détient actuellement les rênes du pouvoir.

Vous et moi, monsieur l'Orateur, nous siégions en cette enceinte en 1906 et en 1907, et nous avons alors entendu l'ex-ministre des Finances répondre à l'exposé budgétaire. Vous devez vous souvenir des paroles: vous vous rappelez aussi bien que moi la façon dont il tapait sur son pupitre en adjurant le gouvernement libéral du jour de cesser d'avoir des excédents, car cela signifiait tout simplement la perception de plus forts impôts, pris dans les poches du peuple. L'honorable ministre du Commerce était à son siège durant ces derniers jours; il a entendu l'exposé budgétaire; il a entendu énoncer le chiffre de l'excédent déjà mentionné.

N'importe quel député de la gauche qui aurait dirigé ses regards vers l'honorable ministre à ce moment n'aurait pu s'empêcher de remarquer qu'il avait sa figure la plus sérieuse, et tandis que la plupart des députés ministériels applaudissaient à tout rompre le ministre des Finances, qui

se vantait d'avoir un excédent de $36,500,000, l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a gardé le silence. Cependant, nous avons entendu l'honorable député de Frontenac déclarer qu'il n'y a que les journaux grits qui soient opposés à ce que l'exercice financier se solde par un excédent. Mais ne s'aperçoit-il pas que l'un de ses chefs, le ministre du Commerce et de l'Industrie, n'a pas confiance en ces surplus? Si la Chambre veut bien me le permettre, je puis dire que même tous les organes conservateurs du pays n'ajoutent pas foi au surplus dont se vante le ministre des Finances. A la date du 8 avril 1914, le "Citizen" d'Ottawa, un excellent journal conservateur, déclarait ce qui suit dans un article de haute rédaction:

L'un des tours de force, et non le moindre, qu'a accompli le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire, c'est de décrire comme un excédent les $36,50,000 que les contribuables du Canada ont versés dans le trésor fédéral, en sus des sommes requises pour solder les dépenses ordinaires, et cela, sans laisser voir qu'il parlait à la façon de Pickwick.

Mais voyons donc un peu d'où provient cet excédent. Si je m'en rapporte aux relevés sur la situation financière publiés sous la direction du Gouvernement, je constate qu'en 1911, la dette nette du Canada s'élevait à $340,042,052.03, sur laquelle le gouvernement payait en intérêts une somme de $12,535,850.51. En 1913, selon les chiffres fournis par le ministre des Finances actuel, le chiffre de la dette a été réduit à $314,301,625.68, et le pays à payé en intérêts une somme de $12,605,882.48. En d'autres termes, pour une dette qui aurait été diminuée de $25,740,426, le pays a payé une somme de $70,031.67 de plus pour les intérêts. En 1896, la dette par tête était de $50.82; en 1908, c'est-à-dire 12 ans plus tard, sous le régime libéral, elle avait été réduite à $40.50.

En 1913-1914, lorsque la population s'est accrue, lorsque les revenus ont augmenté et que la dette a été diminuée, s'il faut en croire ces messieurs de la droite, cette taxe par tête est remontée à $46 ou $48. C'est là un système de tenue de livres avec lequel je suis très peu familiarisé. L'augmentation de la dépense totale au cours du dernier exercice a été de près de $40,000,000, ou de quelque $56 par tête de la population, quand les revenus accusent une diminution d'à peu près $6,000,000. Ils continuent à diminuer, mais la répartition des crédits pour le présent exercice financier fait présager une augmentation des dépenses, malgré qu'une somme de $183,500,000 ait été dépensée au cours de l'année qui vient de finir. Durant l'année dernière, la dette nationale s'est accrue de près de $20,000,000. L'augmentation des dépenses imputables au fonds consolidé a atteint le chiffre de $14,500,000 dans le cours de l'année dernière.

Pour les deux premiers exercices, dont le Gouvernement actuel soit responsable, les dépenses occasionnées par les frais de gestion ordinaire forment un total de $28,000,000, ou de près de $4 par tête, pour chaque homme, femme et enfant, qui composent la population du Canada. Au cours du dernier exercice dont le gouvernement Laurier soit entièrement responsable, la dépense totale, imputable sur le compte du fonds consolidé, s'est élevée au chiffre de $87,774,198. Pour le second exercice dont l'administration actuelle soit entièrement responsable, la dépense globale imputable sur le compte du fonds consolidé s'est élevée à $126,500,000. Pour le dernier exercice complet de l'ancien gouvernement, la dépense globale imputable et sur le compte du fonds consolidé et sur le capital, a atteint le chiffre de $122,861,250. Pour le second exercice complet de l'administration actuelle, cette dépense globale s'est élevée à $183,500,000. Au cours des trois dernières années, la dépense imputable sur le fonds consolidé, a subi une augmentation de près de $39,000,000, tandis que la dépense totale s'est accrue de $60,639,000, et l'on sait que cette augmentation des dépenses doit être soldée par les contribuables.

Lorsque ces faits sont exposés et devant le Parlement et devant le pays, il est pour le moins merveilleux de voir le ministre des Finances se lever en pleine Chambre et déclarer que le trésor public renferme réellement un excédent de $26,500,000. Si l'on voulait bien me permettre d'emprunter le langage de Shakespeare, monsieur l'Orateur, je serais porté à me servir du passage suivant, afin de caractériser l'attitude qu'a prise le ministre des Finances:

He swore her fair and thought her bright,
While she was black as hell and dark as night.

A mon avis, ces quelques lignes résument assez bien l'attitude qu'ont assumée les honorables messieurs de la droite au point de vue des finances du pays. Mais où va donc notre argent? C'est là la question que doit se poser ensuite le peuple.

Que l'on prenne bien note que les prévisions budgétaires du ministère de la Milice seul, pour l'année 1914-1915, s'élèvent à la somme de $10,867,000, et nous avons encore

à voter les crédits supplémentaires pour l'année qui vient. Et que l'on veuille bien remarquer que je n'inclus pas dans ce total le coût des voyages en Suisse du ministre de la Milice, durant la saison de l'été, ni ses voyages aux sources d'eau chaude de la Virginie, en compagnie de ses colonels, durant l'hiver, vu qu'il n'est pas à son siège, en ce moment. Mais ce n'est là qu'un item de nos dépenses. Une partie de notre argent sert à payer grassement des agents et des compagnies maritimes, afin qu'ils amènent au Canada des artisans, qui viennent faire concurrence à nos propres ouvriers. De fortes sommes sont également dépensées en Angleterre dans le but d'amener au Canada des immigrants anglais, et j'ose espérer que l'on parviendra à décider la meilleure classe parmi ces immigrants à venir s'établir ici.

Mais la majeure partie de ces sommes sert à expédier au Canada la sorte de gens que l'on trouve aux environs de Stepney Green et de Pigeon Market,—ceux qui sont quelque peu familiers avec la ville de Londres savent que ces endroits ne jouissent pas d'une réputation enviable,—pour devenir bientôt un fardeau pour le peuple et les contribuables de ce pays. Je désire être bien compris. Je prétends qu'une bonne partie des sommes énormes que nous dépensons pour accélérer l'immigration, l'est en Angleterre, d'où nous arrive une excellente classe d'immigrants, de même que de l'Irlande et de l'Ecosse; mais il nous faut bien avouer que nous recevons également de fort tristes immigrants de ces mêmes pays.

Mais si nous avons à nous plaindre d'une certaine classe d'immigrants qui nous vient des Iles-Britanniques, que dire de ceux qui nous arrivent de l'Europe orientale? Je désire protester avec toute l'énergie dont je suis capable, au nom des classes laborieuses du Canada, contre la triste manie qu'a le Gouvernement d'encombrer le marché du travail, en laissant entrer au pays de nombreux journaliers, sans même s'occuper si ces étrangers trouveront du travail. Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je crois que, l'année dernière, 122,000 journaliers ont été amenés au Canada. Qu'est-ce que ces étrangers ont bien pu faire pour vivre durant l'hiver? Est-ce qu'il n'aurait pas été plus sage de les laisser dans leurs pays respectifs, où des parents ou des amis auraient pu prendre soin d'eux?

Mais non; on aime mieux les amener ici sur de fausses représentations, où ils font une concurrence ruineuse aux ouvriers canadiens.

Le Canada est un bon pays pour les Canadiens; c'est un bon pays pour celui qui a des capitaux à placer; c'est un bon pays pour celui qui a un emploi régulier en perspective. Mais amener ici des immigrants sans argent, sans perspective d'emploi, une fois arrivés au pays, c'est chose intolérable, et le Gouvernement se rend coupable d'un crime en recrutant au dehors ces immigrants, à grands frais pour l'Etat. C'est ainsi qu'on dépense les deniers publics. A l'appui de ma thèse, je n'ai qu'à invoquer le témoignage de la "Gazette du Travail", publication de l'Etat, qui affirme que dans nos grands centres, il y a des milliers d'ouvriers qui chôment. Il est temps de mettre fin à pareil abus. Voici un vœu adopté par le conseil des métiers et du travail de Vancouver et je tiens à donner lecture de ce texte:

Considérant que les compagnies de transport, les agences d'immigration et autres sociétés font de continuels efforts pour engager les employeurs au Canada à recruter des ouvriers au dehors du Dominion et

Que ces compagnies et ces sociétés ont reçu et reçoivent maintenant des garanties et des allocations de l'Etat et

Que l'arrivée d'immigrants dans ces parages durant une période de marasme et de crise aiguë comme celle qui existe maintenant non seulement aggrave la question du chômage, mais tend à déprécier le genre de vie des travailleurs qui est déjà d'un type trop primitif et retarde par conséquent le progrès industriel et nationale.

Arrêté—que le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux du Canada cessent de prêter leur concours financier à ces corporations et sociétés et qu'ils prennent des mesures en vue d'assurer que ceux qui ont l'intention d'immigrer reçoivent chez eux des renseignements exacts, et

Que copie du présent vœu soit transmis au premier ministre Borden, aux députés aux Communes et à la presse.

Je souscris à chaque mot qui figure dans ce vœu et le Gouvernement, je l'espère, prendra l'initiation voulue.

Un mot du tarif. Le Gouvernement, ai-je dit, prend son mot d'ordre des industriels. Pourquoi donc recevrait-il sa direction des manufacturiers? Pourquoi soigner ainsi les intérêts des manufacturiers? Je ne suis nullement hostile aux industriels. Ce collège électoral que je représente compte des milliers d'ouvriers employés dans les manufactures et il s'y trouve quelques-unes des plus importantes fabriques du pays. Mais bien que la tâche puisse être parfois désagréable, les représentants du peuple, soit à la droite soit à la gauche, ont le devoir de dire aux industriels, au besoin, qu'il ne faut pas que toutes les lois fiscales

adoptées ici s'inspirent uniquement de leur intérêt, mais qu'il faut encore tenir compte des besoins des cultivateurs et des ouvriers.

En 1912-1913, les exportations des manufactures ont atteint le chiffre de $43,692,708. Pour les onze mois de 1913, ces exportations ont été de $51,204,162. Il y avait 389,873 personnes employées dans les établissements industriels et usines, sur un total de 1,300,000 salariés, c'est au bénéfice des manufacturiers que le tarif canadien dans son ensemble est établi par le Gouvernement actuel. Aux yeux de ce Gouvernement, le cultivateur est quantité négligeable. Les cultivateurs venus de l'Ouest ont reçu le plus froid accueil de la part du Gouvernement, et j'aurai un mot à dire au sujet de leurs demandes se rattachant au dégrèvement des blés. Que font donc nos cultivateurs? Si les manufacturiers exportent $43,500,000 valant de produits, que font nos cultivateurs? En 1912-1913, les cultivateurs ont exporté $150,145,661 valant de produits, et pour les onze mois de 1914, $191,707,483.

En d'autres termes, les cultivateurs ont réalisé trois fois autant d'exportation qu'en ont jamais fait les manufacturiers. Combien de personnes emploient-ils? 716,937 sur un total de 1,300,000 salariés, et cependant ils n'ont pas voix au chapitre auprès du Gouvernement actuel. J'ai fait allusion au Canada industriel et au discours du président de l'association des manufacturiers et à la demande qu'il a formulée relativement au relèvement des droits sur le fer et l'acier. Les industriels l'ont obtenu; bien plus, ils ont obtenu l'admission de la houille en franchise pour leurs fourneaux de fusion. Ils ne sont pas encore parfaitement heureux, car le "Free Press" d'Ottawa, du 7 avril 1914, m'apprend que M. Rowley, ancien président de l'association des manufacturiers, et président de la compagnie E. B. Eddy, a fait connaître son avis et voici ce qu'il dit:

D'abord, M. Rowley est d'avis que les cultivateurs ont déjà trop obtenu et obtiendront encore davantage par suite des prochains remaniements du tarif.

Que pensent donc ceux qui ont prêté l'oreille au discours budgétaire prononcé par le ministre des Finances et aux harangues des ministériels sur le tarif, quand M. Rowley vient leur dire que les cultivateurs canadiens ont déjà trop obtenu et obtiendront encore davantage par suite du prochain remaniement du tarif?

En outre, M. Rowley croit que les modifications du tarif pèseront trop lourdement sur l'industrie du papier.

[M. Devlin.]

Sans doute, l'industrie exploitée par M. Rowley est celle du papier.

Les cultivateurs sont comblés de faveurs. Il en a toujours été ainsi et le remaniement actuel ne fait pas exception. A son avis, le Gouvernement a fait preuve de sagesse en n'adoptant pas l'affranchissement des blés. C'eût été une grave bévue que de laisser aller nos céréales et nos fourrages à l'étranger. Notre blé l'emporte sur celui de l'étranger et il faut le garder ici.

C'est parfait. Je le veux bien. Mais l'achètera-t-il, ce grain? Les manufacturiers les achèteront-ils ces céréales? Au dire des industriels, les cultivateurs doivent garder leur blé. Le cultivateur de l'Ouest demande un marché pour son blé et nous voulons tout simplement qu'il ait libre accès aux Etats-Unis afin qu'il puisse bénéficier de tous les avantages légitimes; mais les ministériels veulent lui enlever ces bénéfices. Le "Citizen" d'Ottawa, ce bon organe conservateur, que j'ai déjà cité ce soir, publiait, le 10 avril 1914, un article de fond sur la question du tarif et disait:

D'après les chiffres du budget, les exportations canadiennes aux Etats-Unis se sont accrues, de $112,000,000 en 1911 à $161,000,000 en 1913-1914. Pour la même période, les importations des Etats-Unis ont augmenté, de $274,000,000, à $301,000,000. Le commerce, global entre les deux pays s'est élevé à $387,000,000 en 1911 et à $523,000,000 en 1913. Le Canada occupe aujourd'hui le deuxième rang parmi les pays clients des Etats-Unis.

Au cours des élections de 1911, ce que j'ai entendu ressasser sur tous les tons, c'est qu'il ne fallait pas commercer avec les yankees, mais qu'il fallait stimuler le commerce au sein de l'empire, et voilà que sous le régime actuel, le Canada figure au deuxième rang parmi les pays clients des Etats-Unis. Certes, ce doit être une rude épreuve pour le patriotisme et le loyalisme des ministériels et de certains concitoyens que d'apprendre que, grâce à la bienveillante protection de ce Gouvernement, le Canada occupe le deuxième rang parmi les pays clients des Etats-Unis.

Le "Citizen" ajoute:

Ces faits sont intéressants au point de vue commercial. Mais que devient cet argument ressassé au cours de la campagne de 1911: que les relations commerciales plus étroites avec les Etats-Unis aboutiraient éventuellement à l'annexion du Canada à la république voisine.

Quand un journal comme le "Citizen" commence à révoquer en doute la sincérité politique des ministériels, qu'ils ne soient pas étonnés, si nous n'ajoutons pas foi aux arguments qu'ils ont formulés au cours de l'élection de 1911. Le "Citizen" ajoute:

Si, comme l'a fait observer M. White dans son discours, cette grande augmentation globa-

le du commerce en trois ans est matière à félicitations, n'y aurait-il pas davantage lieu de se féliciter, si le volume du commerce était encore plus fort, comme il le serait, à la suite de l'abolition de l'impôt du blé, ainsi que le demandent les cultivateurs de l'Ouest et la législature du Manitoba.

Voici un bon organe conservateur demandant l'abolition du droit sur le blé. Après avoir entendu les cultivateurs de l'Ouest faire ressortir l'importance du dégrèvement des blés, et après avoir entendu les organes conservateurs se prononcer dans le même sens, il ne faut pas s'étonner si je me range aussi à cet avis, et je prêterai mon appui à toute mesure présentée ici dans le but de demander l'affranchissement du blé. Le "Citizen" ajoute:

> Il ne convient pas que la loi fiscale d'un pays soit élaborée de façon à ce qu'elle cadre parfaitement avec la politique fiscale d'une autre nation, dit M. White. Pus il préconise une surtaxe de 25 p. 100 ad valorem sur les importations de pays qui n'accordent pas au Canada le traitement privilégié; en d'autres termes, le ministre des Finances fait cadrer notre tarif avec celui de tout autre pays, et cela automatiquement, ce qui constitue le premier pas. Mais en admettant que le principe posé par M. White soit accepté comme principe protecteur, il semblerait porter un coup fatal à un des plus puissants arguments formulés par les protectionnistes, lorsqu'ils affirment que l'avantage d'un tarif c'est que tout en assurant une certaine mesure de défense, on peut le modifier, pour faire face à l'hostilité du tarif d'un autre pays ou pour répondre aux avances amicales de ce tarif, condition qui, au dire des protectionnistes, ne saurait se réaliser, advenant qu'une nation libre-échangiste concurrencerait des nations à tarif.
>
> Ces contradictions sont évidentes, mais en dépit de leur présence on prétend que la prospérité nationale ne peut s'assurer qu'au moyen du tarif.

Si le pays était doté de meilleurs moyens de transport, par rail et par voie fleuviale, nous obtiendrions nos denrées alimentaires à meilleur marché; et voilà pourquoi, hier même, j'ai prêté une oreille attentive aux demandes formulées par une nombreuse délégation venue d'un peu partout au Canada, relativement à la construction du canal de la baie Georgienne. J'étais curieux de connaître la réponse du ministre. Quand les cultivateurs de l'Ouest demandèrent le dégrèvement des blés, j'avais entendu le ministre des Finances leur dire: Attendez donc l'achèvement des autres réseaux et qu'on ait approfondi le canal Welland! Quand j'entendis les clameurs du peuple canadien au sujet du renchérissement des vives j'entendis le ministre des Finances s'écrier: Attendez donc que la commission sur le renchérissement des vivres ait terminé son enquête! Quand les commerçants du pays se plaignirent de la rareté de l'argent, j'entendis le ministre des Finances clamer: Attendez donc que l'anarchie cesse au Mexique! Aussi étais-je curieux de savoir ce que le ministre des Travaux publics répondrait à la délégation au sujet du canal de la baie Georgienne. Et voici ce que j'entendis. De son ton le plus courtois, le ministre, dit: Attendez donc que le premier ministre revienne du Sud et je lui répéterai ce que vous m'avez dit! Pensant que cette réponse était peut-être insuffisante, il ajoute: Attendez le rapport de la commission que nous avons nommée, pour s'enquérir de la question de savoir si ce projet est susceptible de réalisation.

Je suis porté à appeler ce soir le Gouvernement actuel un gouvernement qui attend, mais je ne dirai pas qu'il est indolent. Il marche assez, mais il nous fait attendre longtemps pour nous renseigner. De notre côté, nous aimerions que le Gouvernement fasse quelque chose, mais il nous dit sans cesse: Attendez que cette commission-ci ou cette autre ait fait son rapport ou jusqu'à ce que ceci ou cela arrive. Le Gouvernement a entrepris la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et maintenant il attend que la glace n'encombre plus les ports de la baie d'Hudson.

Nous désirons savoir, et comme représentants du peuple, nous avons le droit de savoir ce que le Gouvernement va faire pour réduire le coût de l'existence dans ce pays. Mais que nous dit-on? Attendez que la commission ait remis son rapport. Personne ne sait où est cette commission. Savez-vous, monsieur l'Orateur, où se trouve cette commission? Tantôt elle est à Québec où elle opère à huis clos, tantôt elle est dans une autre région du pays. Les commissaires sont tous, je crois, des sous-ministres. Je présume qu'ils s'occupent de leurs fonctions pour le moment. S'ils sont ici, pourquoi ne font-ils pas le rapport qu'ils doivent avoir préparé? Imaginez donc une commission nommée pour parcourir le pays afin de s'assurer si le coût de l'existence est élevé. Nous savons que la vie est chère et nous demandons que le Gouvernement apporte remède à cette situation. Les cultivateurs de l'Ouest demandent la même chose, mais sous une autre forme. Ils disent: Notre grain s'amoncelle, nous voulons être traités aussi équitablement que les manufacturiers et nous le serons si vous nous obtenez la franchise pour le blé. Le gouvernement répond: Attendez. Il n'est pas douteux qu'il va bientôt nommer une

commission pour s'informer s'il y a un droit sur le blé.

Il y a, suivant moi, deux causes qui influent dans ce pays sur la cherté de la vie et l'une d'elle est le tarif. Les manufacturiers eux-mêmes sont de cet avis bien qu'ils disent que ce ne soit pas toute la cause. L'autre cause est produite par les tarifs de transport des marchandises. Le Gouvernement devrait résoudre ce problème des transports. Il ne devrait pas attendre davantage, il ne devrait pas hésiter, mais bien se mettre à l'œuvre immédiatement et trouver une solution à cette question importante. Quand le peuple, en 1911, a élu nos adversaires, il s'attendait au moins à ce qu'ils fussent capables d'administrer les finances du pays, mais au lieu de cela, ils chargent des commissions de s'occuper des affaires du Canada.

Au nom des cultivateurs je dois dire que je ne suis pas content de ce que le Gouvernement a fait en faveur des machines agricoles, parce que ce n'est pas avec une réduction de 5 p. 100 qu'on peut aider les cultivateurs. Ce que le Gouvernement aurait dû faire, et immédiatement, parce que les taxes pèsent plus sur les cultivateurs que sur n'importe quelle autre classe, c'était de décréter la franchise pour les machines agricoles.

Avant de terminer, je tiens à présenter à la Chambre quelques idées que je crois utiles aux agriculteurs et aux ouvriers du Canada et je le ferai en peu de mots. Le Gouvernement devrait établir un plus grand nombre de fermes expérimentales et offrir des encouragements sous forme de prix pour des concours agricoles. Il devrait avoir des collèges agricoles où l'instruction serait donnée gratuitement; les livres devraient être offerts gratis et les fils des cultivateurs auraient l'avantage de recevoir un enseignement gratuit dans des établissements où tout serait gratis. Le Gouvernement devrait aider les ouvriers de la ferme qui viennent des autres pays en les transportant d'une région dans une autre du Canada. Il devrait offrir aux cultivateurs de l'Est des facilités pour prendre des terres dans l'Ouest. Il devrait leur accorder des facilités financières pour que nous puissions autant que possible conserver le sol du pays pour les Canadiens. Je demanderais que le Gouvernement dispose d'un fonds auquel les cultivateurs pourraient emprunter disons à 2 p. 100; l'Etat paierait la différence d'intérêt et établirait un fonds d'amortissement et l'argent serait employé à procurer des maisons et des dépendances aux cultivateurs.

[M. Devlin.]

Au nom des ouvriers du Canada, je dirai que le Gouvernement devrait mettre de côté chaque année une somme d'argent pour aider les ouvriers à construire des habitations modernes, la somme ainsi réservée serait prêtée aux mêmes conditions qu'aux cultivateurs pour la construction de leur maison et des dépendances, c'est-à-dire que l'argent serait prêté à 2 p. 100 pour un certain nombre d'années, l'Etat étant tenu de payer la différence de l'intérêt et de pourvoir au fonds d'amortissement. Je dirai encore que le Gouvernement devrait établir plus de bureaux de placement dans tout le Canada et faire en sorte qu'avant d'amener au pays de nouveaux ouvriers, ceux qui sont déjà ici aient une situation convenable.

Je terminerai en disant qu'au lieu de gaspiller de l'argent en salles de manège et en arsenaux, au lieu de dépenser les deniers publics pour amener certains immigrants étrangers chez nous en leur donnant de faux renseignements, au lieu de dépenser de l'argent en travaux publics inutiles, comme cela se fait maintenant, le Gouvernement devrait faire en sorte que le Canada reste le pays des Canadiens et que celui qui recevra la protection du Gouvernement soit un Canadien. Je suis donc en faveur d'un programme d'aide aux cultivateurs pour la construction de leur demeure et des bâtiments de la ferme et de l'aide aux ouvriers pour construire leur maison comme cela se passe dans d'autres pays. C'est un fait bien connu que les travailleurs ne peuvent pas s'adresser aux banques ainsi que les autres classes de la société et emprunter de l'argent pour améliorer leurs demeures, parce qu'ils n'ont pas les mêmes garanties à offrir aux banques qui ne leur avanceront pas de l'argent comme elles le font aux autres classes. Si nous avons un excédent de $36,500,000 et si cet excédent augmente chaque année, c'est le devoir absolu du Gouvernement de faire en sorte que le coût de l'existence soit aussi léger que possible pour le consommateur et c'est aussi le devoir du Gouvernement de procurer du bonheur, de la prospérité et du bien-être au peuple afin de se conformer à la mission des hommes d'Etat qui ont gouverné avant les ministres actuels pour contribuer à l'édification du Canada conformément à la position qu'il occupe dans la grande famille des nations. Au lieu de continuer cette politique de dépenses en vue de construire des navires de guerre que l'Angleterre ne demande pas et au lieu de gaspiller de l'argent en uniformes de soldat, en clubs militaires, en manèges et en arsenaux, quand nous n'avons besoin que d'être suffisamment

protégés, le Gouvernement devrait veiller au bien-être de chaque citoyen du Canada.

M. J. H. BURNHAM (Peterbourough-ouest): Avant de parler, monsieur l'Orateur, de ce que je considère comme l'événement le plus important qui doit se produire au vingtième siècle, je voudrais présenter quelques observations sur la splendide exposition financière faite par mon honorable ami le ministre des Finances (M. White), dans son discours du budget et à propos de sa déclaration de l'existence d'un important excédent. Il ne peut pas être mis en doute que c'est une action bien remarquable que de pouvoir annoncer à la fin de l'année un excédent régulier et appuyé par une comptabilité irréprochable. Si nous pouvions jongler avec les chiffres de façon à confondre les dépenses au compte du capital avec celles portées au compte du revenu, nous pourrions montrer un déficit dans n'importe quel pays du monde. Mais ici on n'a pas procédé de cette façon.

Le ministre des Finances devrait être traité avec justice et il a droit à tous nos éloges pour la manière absolument heureuse avec laquelle il a administré les finances du pays. Je veux aussi lui adresser des compliments pour l'attitude courageuse dont il a fait preuve quand une grande compagnie de chemin de fer a fait un nouvel assaut contre le trésor public. J'aime à croire que les membres de la Chambre sont tous d'accord pour dire que ce que l'on fera sera à titre de sauvetage, mais non pour venir au secours de ceux qui ont lancé l'affaire, qui s'en sont glorifiés et qui l'ont manipulée de toutes les manières possibles au détriment des personnes et finalement de la nation elle-même. Le peuple n'admettra pas de semblables tentatives et nous sommes bien persuadés que le Gouvernement n'a pas l'intention de se soumettre aux exigences de cette compagnie.

Je veux aussi complimenter l'honorable ministre des Finances sur la façon judicieuse avec laquelle il a encouragé le marché intérieur. Il comprend ce qu'est la protection. Nos honorables adversaires très souvent ne sont pas justes ou ils ne comprennent pas ce que c'est que la protection. Dans quelques cas la protection peut vouloir dire libre-échange. La protection est une façon de contrôle; elle donne ce qui convient le mieux aux intérêts de toute la nation. Si la franchise pour le blé, après avoir pris en considération les intérêts généraux du pays, est préférable pour les cultivateurs et les intérêts agricoles, accordons-leur cette franchise; mais il est absolument faux et inconvenant de dire que c'est la question qui agite le pays. La proposition soumise au pays est de lui accorder la franchise pour le blé, pour la farine et pour la semoule, ce qui est bien différent. L'idée est d'accorder la franchise du blé, ce qu'ils peuvent avoir quand ils voudront, mais de leur donner en même temps l'empire du marché des produits manufacturés, de notre marché de farine et de semoule. C'est une proposition bien différente qui mérite considération. Pourtant nos honorables adversaires ne sont pas assez justes pour la considérer de cette manière. De plus, ils semblent ignorer quand ils disent que les cultivateurs de l'Ouest veulent la franchise du blé, que ces cultivateurs de l'Ouest ne sont pas les seuls cultivateurs du pays.

Les cultivateurs de la région que j'habite ne réclament pas l'admission en franchise du blé. Cette question demande à être étudiée sous son vrai jour et ce n'est pas en réclamant sans cesse l'entrée libre du blé, l'entrée libre des denrées alimentaires, l'entrée libre de toutes sortes de choses qu'on avancera les affaires de ce monde. Nous n'habitons pas un vaste phalanstère; nous habitons un pays où nous n'avons pas trop de tout notre temps pour assurer notre subsistance et beaucoup d'entre nous ne savent même pas au juste où ils iront après cette vie.

Je vais maintenant m'efforcer de relever brièvement quelques-unes des assertions faites par deux des orateurs de la gauche qui m'ont précédé. Ils se sont élevés contre le militarisme et ont évoqué les splendeurs idéalistes de la paix universelle. Celui qui se met dans l'idée que la paix règnera un jour sur le monde entier, s'apercevra un jour qu'il a vécu dans une grave erreur; le moins qui pourrait lui arriver serait d'être dépouillé au profit d'un autre. Ce n'est pas en vertu du principe de la paix que nous maintenons une police et d'autres systèmes de protection. Ce qu'il y a de plus étonnant, c'est de voir un parti qui voudrait dépenser des sommes fabuleuses pour une marine, chicaner sur l'emploi de quelques millions consacrés à la milice. Si la politique navale du parti libéral doit triompher, il ne me reste plus qu'à demander au ciel d'avoir pitié du Canada. Je concède qu'il est pénible d'avoir à faire des dépenses pour la milice, mais ce n'est qu'une bagatelle comparé à ce que le parti libéral voudrait

faire. On ne nous reprochera pas d'être trop exigeants envers nos adversaires, si nous leur demandons d'être conséquents avec eux-mêmes.

La crise qui a sévi a servi de prétexte aux orateurs de la gauche pour dénigrer le pays et plus particulièrement le parti conservateur qu'ils tiennent responsable de cet état de choses. L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a eu la franchise d'admettre que la crise a été universelle. Cet aveu est une réponse suffisante aux accusations de nos adversaires; à moins qu'ils ne veuillent prétendre que la crise s'est fait sentir plus fortement ici qu'ailleurs. Comment pourrait-on émettre une pareille prétention, quand notre commerce a pris un accroissement considérable et que l'exercice financier se solde par un excédent de $36,000,000?

Les orateurs libéraux parlent constamment des agriculteurs mais ne tiennent absolument aucun compte des faits les plus évidents dont nous sommes témoins tous les jours. Ne savons-nous pas tous que les produits agricoles de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie sont constamment expédiés au Canada. A ceux qui l'ignoraient, je dirai qu'il se forme actuellement au Canada des sociétés canadiennes qui modifient leurs genres d'opérations et s'apprêtent à recevoir de grandes quantités de produits agricoles des antipodes. Un commerçant me disait l'autre jour qu'un télégramme de Vancouver venait de lui apprendre l'arrivée d'une forte consignation de beurre de la Nouvelle-Zélande et que les prix du beurre à Montréal et à Toronto avaient immédiatement fléchi de deux cents par livre. Est-ce là le remède que l'opposition propose aux cultivateurs de ce pays? Si notre seul but était d'abaisser le prix des denrées, la proposition serait excellente, mais le parti conservateur veut protéger l'agriculteur et c'est pourquoi nous maintenons les droits. Nous voulons travailler à la prospérité du Canada et non à celle des antipodes. Les anomalies qui se présentent fréquemment sont plutôt des incidences de l'impôt que le résultat de la protection. Il suffit d'appliquer le simple principe géométrique qui veut que des quantités constantes ajoutées les unes aux autres donnent invariablement le même résultat; si on ajoute un droit protecteur de 50 pour 100 sur tous les produits de ce pays, tous se trouveront, à l'égard les uns des autres, dans la même position qu'auparavant et cependant nous aurons l'avantage d'être protégés contre les produits des autres pays. C'est un raisonnement bien clair, que nos adversaires ne veulent pas comprendre. Ils persistent à signaler des inégalités, des anomalies, comme si le principe lui-même était en faute, mais un simple exemple m'a suffi pour démontrer leur erreur. L'exemple que je viens de donner établit la solidité du principe et je défie qui que ce soit de maintenir le contraire.

L'honorable député de Wright a parlé de l'alliance des conservateurs avec les nationalistes de Québec. Si on en juge par la manière dont les nationalistes ont voté dans cette Chambre, ce n'est pas avec nous qu'ils sont alliés, car ils ont constamment voté avec le parti libéral. Personnellement je ne comprends rien au nationalisme, mais si les nationalistes sont des gens avec lesquels on ne doit pas faire d'alliance, pourquoi les libéraux acceptent-ils d'être leurs alliés? Ils font plus qu'accepter cette alliance; ils en profitent.

L'honorable député de Wright a commis une étrange erreur lorsqu'il a prétendu que les cultivateurs de ce pays étaient victimes d'une injustice en n'ayant pas la même latitude que les autres classes de la population pour obtenir de l'argent sur des valeurs collatérales. C'est exactement ce privilège qui leur a été accordé l'an dernier, par la loi des banques.

M. DEVLIN: Je n'ai pas dit cela. Je parlais des ouvriers.

M. BURNHAM: Mon honorable ami n'a-t-il pas parlé des " garanties " des cultivateurs?

M. DEVLIN: Si je l'ai dit, c'était un " lapsus liguae ".

M. BURNHAM: Dans ce cas, il est admis que le cultivateur a les mêmes facilités que les autres pour emprunter et cela me suffit.

Je passe maintenant à une autre question tout aussi importante—le réveil de l'Extrême-Orient. Nous sommes habitués à entendre dire que les grands mouvements s'opèrent lentement, mais nous vivons dans un siècle où les événements se succèdent avec rapidité; les nations prévoyantes sont celles qui se tiennent prêtes à saisir l'occasion, quand elle se présente. Pour traiter cette question il n'est pas nécessaire de remonter au début et arriver par étapes jusqu'à nos jours. Il n'est peut-être pas inutile, cependant, de dire en passant que c'est l'incurie qui a précipité la chute de Babylone. C'est aussi la négligence et l'incurie qui ont livré les Assyriens aux mains des Mèdes et des

Perses. C'est l'insouciance, l'amour du luxe et la sensualité des Mèdes et des Perses qui ont permis à Alexandre de les conquérir. Les mêmes causes ont livré l'Egypte et sa civilisation aux rois Pasteurs. Dans la suite des temps, la Grèce avec toute sa splendeur fut détrônée par les Romains. Ces derniers eurent aussi leur tour, lors de l'invasion des barbares qui ont été nos ancêtres et, surtout, les ancêtres des membres de l'opposition.

A notre tour, nous devons monter la garde, si nous ne voulons pas que des hordes plus nombreuses encore fassent disparaître notre civilisation de la surface de la terre. Nons savons tous que l'Extrême-Orient s'est réveillé de son assoupissement séculaire et que ce réveil doit être attribué à deux causes: l'assimilation des idées occidentales qui ont remplacé la monarchie chinoise par une république et l'importation du capital occidental.

Quand cela a-t-il commencé? Du jour où le tarif des Etats-Unis fut suffisament abaissé. Dès lors ce fut chose facile et très tentante de s'emparer de cet énorme marché américain. Le capitaliste américain et l'ingénieur américain à son service, pénétrèrent en Chine, étudièrent le pays et constatèrent qu'il était abondamment pourvu de main-d'œuvre à prix réduits et de richesses naturelles qui permettront à ces peuplades nombreuses de profiter de la richesse acumulée et de la prospérité des Etats-Unis. Cela aura pour résultat ultime et inévitable de désorganiser complètement la main-d'œuvre aux Etats-Unis et de mettre fin à la civilisation de ce pays. Ce résultat est inévitable. Les ouvriers les mieux payés de la Chine gagnent 30 cents par jour et les gages donnés aux ouvriers ordinaires sont de 5 cents.

Les Chinois apprennent rapidement les métiers des ouvriers de l'Occident et il s'écoulera encore bien des années avant que la nécessité ou l'ambition porte l'ouvrier chinois à exiger des salaires correspondants à ceux des ouvriers de l'Occident, salaires qui varient entre $2 et $5 par jour. Nous trouvons en Chine tout ce qui est nécessaire à une grande expansion économique. Ce pays possède de la houille et du fer d'excellente qualité; son sol est susceptible de produire d'énormes quantités de denrées et sa population est innombrable. La religion du Chinois lui impose le culte des ancêtres et c'est pour lui une nécessité d'avoir toujours des ancêtres. Comme conséquence, on ne voit ni célibataires ni vieilles filles en Chine. Tout le monde doit se marier, tout le monde doit avoir des enfants et ils en ont. De ce côté, la source d'approvisionnement semble inépuisable.

En parcourant l'annuaire chinois, j'ai constaté que dans toutes les provinces on rencontre de la houille et du fer en abondance et dans des conditions qui rendent l'exploitation facile. Une seule aciérie compte plus de vingt mille ouvriers. On y trouve aussi en grande quantité du cuivre, du plomb, de l'antimoine, du gypse, de l'or et, en un mot, tous les minéraux employés dans l'industrie.

Le nombre des fabriques est déjà considérable dans ce pays. On n'y compte pas moins de 41 filatures, des fabriques de produits chimiques, des fabriques de ciment, des briqueteries, des verreries, des aciéries, des mégisseries, des compagnies minières, des fabriques d'huiles, des fabriques de papier, des imprimeries, des fabriques de locomotives, des corderies, des scieries, des fabriques de soie, des hauts fourneaux, des fabriques de savon et de chandelles, des fabriques de thé et des raffineries de sucre. On voit par là que ce pays est en passe de devenir rapidement un grand pays industriel. Il ne lui manquait que les capitaux et la direction des hommes de l'Occident et à l'heure actuelle tout cela lui arrive en abondance. L'exploitation des produits chinois dans les pays étrangers a pris un essor merveilleux. Depuis quelques années, la Chine a fait des progrès extrêmement rapides dans l'exportation des bestiaux, des moutons, des chèvres, des porcs, des chevaux, des mulets et des volailles. Le coton, surtout à l'état brut, s'exporte en très grande quantité et il devient rapidement un facteur avec lequel le monde devra compter. Les Chinois exportent aussi de la farine de blé, des meubles, de la verrerie et des nattes.

Leurs exportations de paillassons, grâce au tarif abaissé que nous avons et aux salaires peu élevés payés aux ouvriers chinois, ont obligé nos fabriques de paillassons de fermer pour toujours leurs portes, si elles n'ont pas nui considérablement au succès de ces entreprises. J'ai eu l'occasion de connaître tous ces faits. Une chose appert de l'opposition soulevée à ce propos et la voici: lorsque les membres de la gauche parlent de libre-échange, ils s'en soucient fort peu. Cela m'a étonné d'entendre les honorables membres de la gauche parler de libre-échange et de les voir ensuite se lever l'un après l'autre pour dire qu'ils étaient en faveur de la protection.

N'avons-nous pas le droit de compter sur un certain attachement aux principes et sur une façon digne et juste de traiter cette

question? Je le crois. A quoi nous sert-il de venir ici, si tout notre travail consiste à nous livrer une bataille où l'on fait parade de jeux de mots, d'inconséquences et de contradictions? Etudions ce problème, en nous plaçant au point de vue de la raison. S'il en est ainsi, nous pourrons voir la fin de la session avant le 1er juillet.

Les Chinois se sont révélés financiers experts, se pliant facilement aux situations embrouillées, et leur budget est un type parfait de tenue des livres ingénieuse et exacte. Leur marine marchande n'est pas ce qu'elle devrait être, mais ils vont commencer bientôt la construction de navires. Ils ont les hommes et l'esprit d'initiative voulus. Ils ont l'ambition de réussir, et ils auront bientôt les navires qu'il leur faut. Lorsqu'ils auront les navires et les fabriques, le bétail, les volailles, les œufs et le reste, ils pourront nous expédier tous ces produits à un tarif abaissé. L'univers se trouverait bien du libre-échange, si tous les peuples et si toutes les civilisations se ressemblaient parfaitement, mais il n'en est pas ainsi. On doit faire des distinctions; il faut les conserver et pour cela, il importe d'exercer une maîtrise efficace. Il est impossible de tolérer l'échange libre des choses nécessaires à la subsistance et du capital, si l'état de choses qui est la conséquence naturelle de cette tolérance doit différer aussi sensiblement chez les peuples divers.

Un détail bien singulier et bien instructif qui se rattache à l'abaissement du tarif, aux Etats-Unis, c'est la proéminence que Cuba et le Chili ont prise soudainement comme sources d'approvisionnement de fer en gueuse. Il y a, au Chili, une immense montagne de fer en gueuse qu'on dit extraordinairement riche. On peut, au moyen d'un câble en fil de fer transborder la gueuse de cette montagne aux navires qui se trouvent dans le port, et ces derniers transportent ensuite ce minerai aux aciéries américaines qui sont construites près d'une rivière.

C'est ainsi que le peuple du Chili fournit le fer en gueuse aux Etats-Unis, ce qui fait que la prospérité du Chili augmente rapidement. Je suis convaincu que nous ne voulons pas nuire au Chili, mais nous n'entendons pas que celui-ci se développe aux dépens du peuple des Etats-Unis et encore moins aux dépens de notre propre population. Le même fait s'est produit à Cuba où l'on a découvert de riches gisements de fer en gueuse. Tout comme l'avait fait la gueuse du Chili, la gueuse nouvelle a relegué à l'arrière-plan tout le minerai de fer naturel trouvé dans l'ouest ou aux environs du lac Supérieur, si elle ne l'a pas fait disparaître complètement du marché. Le fabricant d'acier américain a besoin de minerai bon marché; le machiniste américain réclame des machines moins dispendieuses; le consommateur américain veut un produit qui coûte moins cher et l'ouvrier doit souffrir en conséquence. Le capital peut pénétrer partout. Il veut des aliments bon marché, du minerai et des matières premières qui ne lui coûtent presque rien, du moment qu'il s'agit d'établir une base d'exportation.

Aux Etats-Unis, le manufacturier a cessé de s'occuper exclusivement de la main-d'œuvre locale; il est prêt à laisser pénétrer en son pays des ouvriers qui ne réclament qu'un salaire nominal, tout comme il est disposé à souffrir l'importation des produits fabriqués par des ouvriers d'un pays étranger, et cela, au préjudice sinon à la ruine de ses propres compatriotes, du moment que cela lui rapporte beaucoup d'argent. C'est une des spécialités du libre-échange que le riche accroît sa richesse, grâce au libre-échange, tandis que le pauvre s'appauvrit encore plus, grâce à ce même libre-échange. Le capitaliste n'a pas besoin de protection; ce qu'il lui faut, c'est que l'univers entier entre en concurrence et que chaque groupe rivalise avec un autre, enfin que les peuples de tous les pays s'adressent à lui pour lui demander humblement de partager leur labeur. Du moment qu'on a le libre-échange, dans la main-d'œuvre et ses produits, le capitaliste peut choisir le pays qui lui offre le plus d'avantages—Canada, Chili, Afrique ou tout autre pays—et, durant ce temps, les pauvres Chinois ou les émigrés des Antilles font son travail. Entretemps, l'armée de Coxie marche sur Washington, ce qui n'empêche pas l'opposition libérale du Canada de dénoncer le marasme où les affaires du Canada se trouvent, à son estime. Tels sont les faits et il nous incombe de les étudier avec soin, parce que notre sort dépend de l'attitude que nous devons prendre pour être à la hauteur des circonstances.

Sous ce rapport l'Inde se développe très rapidement. Elle possède d'immenses aciéries et nous trouvons qu'elle expédie de l'acier fabriqué et du fer en gueuse à San-Francisco, en dépit d'un droit qui représente $2.50 par tonne—et il va sans dire qu'elle a profité d'une somme égale, lorsqu'on a enlevé ce droit. Ces articles ont été

expédiés en quantités considérables et toujours plus grandes; c'est précisément ce qui se produit à cette heure, et c'est là ce que l'on constatera dans l'avenir. Le jour n'est pas éloigné où l'habitant des Etats-Unis comprendra qu'il vaut mieux être mexicain, hindou ou chinois que de rester sujet américain, parce que si l'on est hindou ou chinois, on obtient du travail du capitaliste américain, ce qui n'arrive pas, si l'on est sujet américain. Il faut que le capital soit maté, ou que le travail soit protégé.

Il m'a fait plaisir d'entendre l'honorable représentant de Wright parler de l'immigration en la façon qu'il l'a fait. A l'instar de toutes les autres choses, l'immigration demande qu'on la règlemente et c'est là de la protection bien entendue. L'honorable député a violemment dénoncé la protection qu'il a demandée, l'instant d'après. Il a réclamé la protection contre la main-d'œuvre étrangère. Ce n'est là, en vérité, que la protection pure et simple. C'est une autre de ces circonstances manifestes dont sont coutumiers les honorables membres de la gauche, mais je ne dirai rien de ces inconséquences du moment qu'elles parviendront aux oreilles de ceux qu'elles concernent. Je n'ai pas un mot à redire jusqu'au moment où ces honorables députés constateront la vérité à la fin, en temps d'élections peut-être, mais jusqu'à ce jour-là je conserve ma conviction.

Ainsi que je me suis efforcé de l'établir, le capitaliste n'a pas besoin de protection, et c'est aussi le cas du consommateur. Ce dernier, en cette qualité, réclame des aliments dont le prix est le plus abaissé possible, mais les deux classes qu'il faut protéger sont la classe ouvrière et la classe agricole.

En effet, si l'on ne protège pas l'agriculture, ainsi qu'on l'a vu, celle-ci sera soumise au sort commun et il lui faudra lutter contre les désavantages du climat, après avoir eu à soutenir la concurrence de la main-d'œuvre bon marché. Voici Gorgas, l'homme qui a rendu possible la construction du canal de Panama, le plus grand ingénieur sanitaire des temps passés et du temps présent qu'on a envoyé sur les lieux et qui, après avoir établi que la moyenne des décès, à Panama et dans la zone du canal, était moins élevée que celle qu'on relevait dans la ville de New-York, s'est rendu en Afrique où il a découvert les causes de la peste qui ravageait certaines parties de ce continent. Il déclare qu'il peut faire de l'Afrique le véritable lieu de santé et d'agrément qu'on peut rêver d'habiter, et, ainsi qu'il le dit lui-même, le travail sous les tropiques est quatre fois plus pénible que ne l'est celui qu'on exécute dans les zones tempérées, tout ce qu'il faut faire, c'est de sauver les tropiques de l'épidémie résultant d'une mauvaise hygiène et alors on pourra mettre sur le marché leurs produits qu'on vendra bon marché.

Les habitants des zones tempérées sont forcés de se rendre dans la zone torride, ou de subir les conséquences de cet état de choses.

Il convient peut-être, à ce propos, de citer ce que le rédacteur du "Globe", de Toronto, a dit, à Providence, Rhode Island, le 27 mars:

> Il ne peut exister sur le littoral du Pacifique de "péril jaune" qui menace un seul intérêt anglais, a dit le docteur J. A. Macdonald, de Toronto, l'un des membres de la société appelée The World's Peace Foundation, en parlant, hier soir, à l'association des fabricants bijoutiers et orfèvres de la Nouvelle-Angleterre.
>
> Les amateurs d'épouvantails nous affirment, a dit le Dr Macdonad, qu'un conflit est imminent. Ils disent que celui-ci se produira sur le Pacifique. Mais si ce conflit se produit, il s'étendra de San Diego et la frontière du Mexique jusqu'aux forteresses enneigées du Yukon.

Il a évidemment étudié la question à fond et il sait ce dont il parle. Je recommande ses observations à l'étude des membres de la gauche.

Dans le but de rendre ma cause la plus forte possible, je crois que je devrai, étant donné surtout que cette question n'a pas été déjà soulevée ici, autant que je sache, citer certains passages des ouvrages récents d'hommes éminents et dignes de foi. Je cite ce qui suit d'un article paru dans la "Public Opinion", une revue anglaise qui compte plus de cinquante ans d'existence et qui—ainsi que le sait tout lecteur de magazines—se place au rang de la "Nation", de l' "Athenaeum" et de l' "Academy":

> Le chapitre qui ouvre l'ouvrage de M. Eddy est rempli d'une peinture pompeuse de la "Renaissance de l'Asie". On ne peut assurément trouver un ensemble de faits plus étonnants dans aucune des trente-neuf autres pages de ce livre. Il fait voir le travail incessant du temps qui s'enfuit.
>
> Durant sept mois de l'année 1912-13, dans un voyage qu'il fit à travers l'Asie, y compris les états malais, l'Inde, la Birmanie, Ceylan, la Chine, la Corée et le Japon, l'écrivain a été étonné du grand réveil qui s'opérait par tout ce vaste continent de l'Asie. Les mêmes principes qui ont créé notre civilisation occidentale sont à l'œuvre aujourd'rui, dans l'Est ancien, opérant partout la même grande transformation qu'ils ont occasionnée dans l'Ouest. Ce réveil est si complet et si étendu qu'on pourrait lui donner le nom de "La Renaissance de l'Asie". Et, cependant, c'est plus que cela; c'est une renaissance intellectuelle, une réforme religieuse et un dix-neuvième siècle de développements

scientifiques industriels combinés. Plus grande en proportion, en profondeur et en puissance que ne le fut la Renaissance, en Europe, il y a quatre siècles, elle peut comporter une signification même plus étendue. Au quinzième siècle, le chiffre de la population de l'Europe n'atteignait pas 100,000,000 d'âmes, alors que celle de l'Asie, aujourd'hui, dépasse le chiffre de 900 millions d'âmes. Plus grande en rapidité qui ne l'est le réveil de l'Ouest, cette renaissance et cette réforme combinées s'accentuent, en Asie, dans une mesure qui rappelle les progrès que l'Europe n'a pu faire qu'au cours lent des siècles.

Plus loin, il dit:

Le réveil économique de l'Asie est tout aussi clairement marqué que l'est son réveil politique et intellectuel. Au cours de la dernière moitié du dix-neuvième siècle, le commerce de l'Inde a quadruplé, celui de Chine a sextuplé, tandis que celui du Japon a septuplé, au cours de vingt ans. Mais le vingtième siècle verra dans l'Est des développements plus marqués que ne le furent ceux du dix-neuvième siècle.

Les cheminées des grandes fabriques d'Osaka et de Calcutta brillent comme celles des fabriques de Birmingham. Nous avons fait le tour du monde à bord de navires japonais confortables et faisant un excellent service: les compagnies auxquelles ils appartiennent peuvent payer des dividendes à leurs actionnaires, alors que certaines lignes américaines qui font le service du Pacifique peuvent à peine acquitter leurs dépenses.

La Chine possède les plus grands dépôts houillers de l'univers. La province de Shansi a un approvisionnement assuré de houille pour un millier d'années. Les magnats des aciéries américaines disent qu'ils ne peuvent faire concurrence avec leur produit au fer de la Chine, sur le littoral du Pacifique.

J'appellerai encore l'attention sur une étude remarquable du major Stewart L. Murray, publiée sous le titre: "Shall the White Race dominate the world." Voici l'analyse qu'en donne la "Public Opinion":

Le major Stewart-L. Murray conjure les anglo-saxons de l'empire britannique et les blancs de l'Europe et des Etats-Unis de se liguer pour maintenir leur empire dans le monde.

Le major Murray écrit dans le "Nineteenth Century"; son article, d'une clarté parfaite, est extrêmement intéressant, et nombre de lecteurs goûteront ses arguments et ses intentions, bien qu'ils ne croient pas comme lui que la race blanche ait reçu une mission divine.

Il réclame l'établissement d'un "régime anglo-saxon" parce que des causes agissent à l'heure actuelle qui, si nous ne prenons les moyens d'en prévenir les effets, finiront par expulser notre race de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'Afrique, où nous sommes pour le moins solidement établis.

Advenant une grande guerre européenne, il voit "l'Europe, y compris la Grande-Bretagne, réduite à l'impuissance sur le Pacifique. C'est l'occasion que saisiront les Japonais aidés des Chinois." "L'Afrique commence à s'agiter; l'Asie commence à s'armer."

"Si nous réussissons à conserver les territoires anglo-saxons pendant cinquante ans encore tout pourra être pour le mieux," dit le major Murray; "le péril jaune, du moins dans sa phase aiguë et menaçante, pourra disparaître pour faire place à quelque entente satisfaisante."

[M. Burnham.]

Rappelons-nous aussi ce que disait Napoléon:

A l'île Sainte-Hélène, Napoléon a prédit que les circonstances finiraient inévitablement par amener les puissances européennes à se constituer en une fédération quelconque.

La presse anglaise a fort commenté ces déclarations, et ce n'est pas à nous, qui avons reçu un avertissement plus direct, qu'il appartient de n'en point tenir compte. Nous nous sommes déjà vus dans l'obligation de prendre certaines mesures sur le littoral du Pacifique pour n'être pas débordés par l'immigration asiatique. Cette immigration a causé beaucoup de souci et de malaise, mais elle ne constitue que l'avant-garde d'une population de 500,000,000 de persones dont 150,000,000 sont des ouvriers à l'affût de toutes les occasions qui leur permettraient de nous faire concurrence et de nous anéantir dans la grande lutte pour la vie.

C'est alors que l'on saurait ce que c'est que le marasme des affaires; c'est alors que l'on constaterait que nos ouvriers, auxquels il faut de $2 à $4 par jour pour vivre convenablement, auraient à s'abaisser au rang des Chinois et des autres Orientaux sous peine d'en subir les conséquences. Nous savons dans quelles conditions les Chinois travaillent en ce pays. Ils vivent tous dans leurs buanderies, dans une promiscuité qui répugne à la race blanche; et cependant nous ne paraissons pas nous préoccuper de cela outre mesure. On dirait que nous ne nous rendons pas compte que ces immigrants font une concurrence directe à nos compatriotes. Ils réussissent très bien; ils ont accaparé l'industrie du blanchissage, bien que leurs prix soient fort élevés. La raison en est tout simplement que leur mode de vie est assez peu coûteux pour leur permettre de réaliser des bénéfices qui éliminent toute concurrence de la part des blancs.

Se trouve-t-il un seul membre de cette Chambre pour se déclarer favorable à la libre admission en ce pays des Asiatiques et des produits de la main-d'œuvre asiatique? Quiconque oserait faire une déclaration semblable ne serait certainement plus membre de cette Chambre après la prochaine élection. Pareille attitude serait absurde, car le danger que je signale est tellement évident qu'il saute aux yeux des plus indifférents. Se prémunir oontre ce danger, c'est user de protection; et cependant, les membres de la gauche, qui agréent ce genre

de protection, réclament à grands cris le libre-échange, bien que l'honorable député de Rouville avoue naïvement que ce n'est qu'une utopie irréalisable.

Voic un extrait du "Free Press" de Winnipeg, qui attribue les paroles suivantes au directeur-général de la Ogilvie Milling Company:

Dès qu'il y aura un débouché avantageux pour la farine de qualité supérieure, les minoteries seront établies au Japon et en Chine, où la main-d'œuvre coûte moins cher qu'au Canada et aux Etats-Unis.

La première chose que feront les riches propriétaires des minoteries Ogilvie, ce sera d'aller établir des minoteries en Chine, au Japon et peut-être même en Afrique pour y profiter du bon marché de la main-d'œuvre et réexpédier ensuite leurs produits au Canada. Rien ne saurait empêcher cela.

Il n'est pas sans intérêt d'observer le courant de l'immigration en Amérique depuis 1825. De l'Autriche-Hongrie, il est venu environ 3,000,000 d'immigrants; de l'Allemagne, à peu près cinq millons et demi; des pays d'Amérique autres que les Etats-Unis, environ un million et demi; de la Russie, un million et quart; de l'Irlande, près de 5,000,000; du Canada, 1,100,000, presque tous d'origine française; de l'Angleterre, un peu plus de 3,000,000. Vous voyez, monsieur l'Orateur, que ces divers pays ont fourni un nombre considérable d'immigration et que la quote-part de la libre-échangiste Angleterre a été forte importante, ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Frontenac (M. Edwards). Cette immigration anglaise démontre deux choses: premièrement, qu'on est obligé de quitter ce pays pour trouver de l'emploi; deuxièmement, qu'elle tend à améliorer le sort de ceux qui restent au pays.

Je dirai maintenant quelques mots d'une question que je considère ocmme tout aussi importante et qui, pour moi, est à la base de toute la vie économique—je veux parler du salaire minimum. C'est de là que provient tout le malaise qui existe au sein des classes ouvrières. La plus grande partie des griefs des ouvriers sont très réels et proviennent de ce que l'ouvrier aspire à un genre de vie plus relevé que celui que son salaire est susceptible de lui assurer. Ceux qui ne sont pas disposés à aider la classe ouvrière à atteindre ce degré de civilisation condamnent les ouvriers à dégénérer et à vivre en un état d'avilissement auquel ils ne se soumettront jamais.

Il est possible de créer un idéal de vie. On comprendra qu'il doive exister. C'est une de ces choses qui peuvent être maintenues et du moment qu'on a convenu d'un point de départ, des modifications peuvent être déterminées. Le point de départ agréé de nos jours c'est la rémunération du capital. Si le capital est bien rémunéré il continuera à fournir du travail sinon il cessera et les travailleurs en souffriront. Cependant si l'on pouvait établir, comme base spéculative, un salaire minimum suffisant pour permettre au travailleur de vivre et de réaliser l'idéal de bien-être, dont nous venons de parler, il n'existerait plus aucune difficulté. Le coût de l'existence serait plus élevé mais le rapport resterait le même. Quel que soit d'ailleurs le cours des événements il faut qu'il y ait un salaire suffisamment élevé pour permettre aux travailleurs de vivre,—j'insiste sur ces mots "salaire suffisamment élevé pour permettre de vivre". Les témoignages sur ce sujet entendus par le comité des pensions au vieil âge, ici ou ailleurs, indiquent que le train de vie doit être diminué si le travailleur veut pouvoir faire face aux nécessités de l'existence. Je ne parle pas du travail bien rémunéré, j'ai en vue le nombre considérable des travailleurs qui ne sont pas suffisamment payés. Le patron n'est pas concerné dans cette question de salaire suffisant à assurer la vie, parce que s'il paie tant de plus pour la main-d'œuvre, il vendra à un prix d'autant plus élevé, mais cela constitue toute la différence du monde pour l'ouvrier. Mais lorsqu'une chose est aussi facile à accomplir,—je suis certain que vous trouverez ma proposition juste, au double point de vue de la science et de l'économie sociale, —pourquoi ne pas la mettre en pratique? Pourquoi se lancer, d'un côté à l'autre de la Chambre, des accusations et des contre-accusations, qui, si elles étaient vraies, démontreraient que le pays a été dépouillé de millions et de millions de dollars. J'espère qu'elles sont fausses, mais les députés de la droite les ont portées contre les députés de la gauche et ceux-ci contre ceux-là. Il en résulte que tous ont volé le pays ou bien que ceux qui ont lancé les accusations n'ont pas dit la vérité.

Vous pouvez choisir. Les deux alternatives sont pénibles. Si une moitié de l'accusation est fondée, les travailleurs et de l'agriculture et de l'industrie auraient pu recevoir une subvention qui leur eût permis de vivre dans l'abondance. Nous avons, plus ou moins contribué à la vie d'une quantité de vagabonds, non pas déguénillés, mais richement vêtus, et il faut en finir. Il convient d'infuser un peu de sens commun dans l'administration des affaires industrielles, agricoles et éco-

nomiques du pays. Il faut cesser ce terrible gaspillage. N'est-ce pas un fait remarquable que le travail exécuté pendant un seul jour de la semaine pourrait suffire à faire vivre à l'aise tous les peuples de la terre, si les hommes n'étaient pas tellement avides d'amasser des richesses pour augmenter leur puissance, leur luxe et leurs jouissances, qu'ils n'osent pas s'en départir de peu de faire baisser le cours monétaire. Il est cependant vrai qu'un jour de travail par semaine suffirait pour assurer à tous une existence confortable. Quand nous considérons que les hommes doivent travailler pendant de longues heures chaque jour, nous sommes obligés d'en conclure qu'il y a, quelque part, un écrou du mécanisme social qui est relâché. Je regrette que le député de Red-Deer (M. Clark) ne soit pas présent. Il croirait peut-être à cette affirmation, que pour ma part je me refuse à accepter, et que je trouve dans les rapports publics, à savoir qu'en Angleterre, 576,000 enfants n'ayant pas atteint l'âge de 14 ans, quelques-uns même ne dépassant guère trois ans, sont obligés de pourvoir, par leur travail, à leur existence.

L'Angleterre a pu faire face à la concurrence étrangère parce que les femmes de ses ouvriers mariés vont travailler aux usines et qu'elles aident leur mari à vivre de même que le font les enfants quand ils sont parvenus à l'âge voulu.

Au Canada l'homme doit seul pourvoir aux besoins de son intérieur, la femme s'occupe aux travaux du ménage et n'est pas sensée avoir d'autre préoccupation que celle de sauvegarder sa dignité et celle de ses enfants. Elle ne doit pas être considérée à la fois comme une esclave des travaux domestiques et du travail industriel. Nous ne voulons pas que semblable coutume s'établisse au pays. Nulle part au monde l'idéal de la vie n'est plus élevé qu'au Canada et nous devons veiller à ce qu'il ne soit pas abaissé par la concurrence, d'où qu'elle vienne. M. Lloyd-George,—je suis certain que son témoignage ne sera pas dédaigné,—a écrit la préface du livre que doit publier prochainement le professeur Ernot Sieper et qui comprendra toute une série de monographies sur la culture intellectuelle de l'Angleterre moderne. Le professeur Sieper qui occupe la chaire de philologie anglaise à l'Université de Munich reçoit le concours du comité des relations amicales german-anglaises, dans ses efforts pour rendre familières en Allemagne la vie et les idées anglaises et ce volume traite particulièrement des réformes sociales qui sont introduites à l'heure actuelle en Angleterre.

[M. Burnham.]

Que dit M. Lloyd-George? Voici:

Nous commençons, peut-être pas trop tard, mais certainement pas trop tôt, à appliquer les saines données commerciales à la vie et aux entreprise nationales.

Il dit que les salaires doivent être augmentés pour beaucoup des travailleurs. Il ajoute:

Mais il y a aussi l'aspect national de la question. Aucune nation, dont la prospérité dépend de ses succès industriels, ne doit tolérer l'existence généralisée des griefs qui ont rendu nécessaire la loi des "Trade Boards."

La loi des conseils de métiers est la loi qui vient d'être présentée en Angleterre.

A quoi sert d'améliorer les conditions des classes ouvrières par des lois de fabrique, d'assurances et autres, lorsqu'en même temps ces classes ouvrières ne reçoivent que des salaires de famine et sont soustraites entièrement de toute organisation.

Voilà comme sont les choses en Angleterre. Il ne sert à rien de récriminer. Considérons les faits sérieusement et philosophiquement, si c'est possible, et cherchons d'en tirer profit. Nous voyons que le rapport de la majorité de la commission sur la loi des pauvres en Angleterre déclare ce qui suit:

Aucun pays, quelque riche qu'il soit, ne peut pas permanemment conserver son rang dans le champ de la concurrence internationale, s'il est entravé par l'augmentation croissante de ce poids, ou ne peut avec succès remplir le rôle de souverain au delà des mers, si une partie de sa population chez lui descend plus bas que la civilisation et les aspirations des races qui lui sont soumises au dehors.

Ce sont des paroles très sérieuses, mais on les trouve dans le rapport de la commission de la loi des pauvres de 1909.

Près de cinq ans plus tard, le "Times" avoue mélancoliquement que le nombre des pauvres dans Londres était alors plus considérable qu'à la fin du dernier siècle.

Le rapport dit ensuite qu'il est absolument inutile pour le bureau des tuteurs d'essayer à remédier à cette situation, car "il est impuissant à toucher à la racine de la misère". C'est-à-dire les salaires de famine.

Le sujet suivant sur le programme est le rapport des banques. Nous y voyons les profits du capital qui sont en moyenne de 21 pour 100. On ne voit pas que le capital souffre. Il n'a jamais couru de danger sérieux. Il devrait exister quelque remède. Si le capital peut réaliser des profits aussi énormes, ne peut-on trouver un moyen pour que ces malheureux, que l'on devrait

secourir, qui veulent travailler et ne peuvent trouver d'emploi vivent d'une façon convenable? N'y a-t-il aucun moyen de les soulager? Est-il possible que dans ce vingtième siècle nous nous occupions plus de tarif, de politique et de procédure que de la vie de nos semblables? N'y a-t-il pas un homme ayant de l'intelligence, de l'habileté et de l'influence sur le public et qui représente ce même public, qui se lèvera, et, ainsi que le fait Lloyd George en Angleterre, essayera d'égaliser les conditions sociales dans notre pays, de façon à ce que tous ceux qui n'ont d'autre capital que leur travail et leur santé, deux choses souvent incertaines, aient quelques chances dans la vie? Je ne fais pas ici du sentiment. Ce n'est pas ma manière de discuter. J'étudie la question au point de vue de la justice élémentaire. Il y a longtemps que cet état de choses existe et on ne peut le faire cesser qu'en adoptant une échelle de salaires minima.

Quel que soit le plan adopté, il faudra que d'une façon ou d'une autre nous prenions soin de tous ceux qui n'auront pas l'avantage d'un salaire minimum et d'un emploi constant. Ce n'est pas de ces personnes dont je parle en ce moment. Je parle de ceux qui sont en bonne santé et désirent travailler, mais ne peuvent trouver de travail, et qui, s'ils en trouvent, sont ou obligés de faire le sacrifice de leur condition sociale ou accepter un salaire de famine. Telles sont les choses dont nous devons nous occuper, et c'est à nous à chercher une solution. Nous paraissons être encore à l'origine de notre civilisation. Si nous pouvions voir un peuple assez content de son sort, et non pas mourant de faim, si nous pouvions dire que ceux qui ne jouissent pas du fruit de leur travail sont ceux seulement qui ne peuvent pas travailler et auxquels la munificence publique ou la charité privée doit venir en aide, très bien alors, mais condamner un nombre aussi considérable d'hommes capables de travailler et désirant travailler, à tous les risques et privations du chômage, c'est négliger la partie la plus importante et la plus fondamentale de notre existence nationale.

Je n'ai que quelques mots à dire au sujet du désaccord entre les libre-échangistes et les pseudo-échangistes. Nous savons, par exemple, que le capital tire principalement ses profits des inventions. Nous savons que ce sont les brevets que possèdent les grandes compagnies qui sont le fondement réel de leur prospérité et la vie de leurs entreprises. Si ces compagnies étaient obligées de céder leur brevet, elles disparaîtraient. Les inventions sont la source d'une grande partie des profits du capital industriel. Mais chaque fois qu'arrive une invention nouvelle, chaque fois que quelqu'un obtient un brevet, c'est autant d'enlèvé à l'ouvrier. Cela montre quel fardeau énorme pèse sur l'ouvrier dans sa sphère légitime.

J'ai devant moi quelques lettres, dont une venant de l'union locale n° 78 de la Fraternité des potiers, de Saint-Jean (Qué.). J'aurais désiré voir le député de Saint-Jean et Iberville (M. Demers) à son siège ce soir. Je crois qu'il n'est pas en très bonne santé, mais je sais qu'il approuve la demande de cette Fraternité d'être protégée contre les produits industriels de ces ouvriers trop peu payés d'Angleterre, dont la concurrence a forcé la poterie de Saint-Jean, qui fabrique de la faïence blanche beaucoup supérieure à celle que l'on fabrique en Angleterre, à fermer ses portes.

Il y a eu fermeture (lock-out), non par esprit d'injustice, mais parce qu'on pouvait fabriquer cet article à meilleur marché à Staffordshire. La préférence accordée par rapport aux marchandises britanniques a eu pour effet de laisser sans ouvrage tous ces gens dont la plupart viennent des Iles-Britanniques et surtout d'Ecosse. Pourquoi, disent-ils, ne nous avez-vous pas prévenus qu'il nous faudrait revenir aux conditions qui règnent en Europe et envoyer à l'ouvrage nos femmes et nos filles? Nous serions restés en Europe. Mais vous nous avez affirmé qu'ici la main-d'œuvre était protégée. Elle ne l'est pas. Il nous a fallu manquer d'ouvrage. Ces gens étaient venus ici pour échapper aux soucis résultant de la réduction graduelle des salaires et les voilà victimes d'un lock-out. J'ai leur version. Je puis la lire si on l'exige. Ils ont payé eux-mêmes les frais du voyage qu'ils ont fait ici pour exposer leur cause. Ils disent être restés depuis longtemps sans ouvrage, n'avoir aucune perspective et ne savoir faire aucun autre ouvrage que celui qu'ils faisaient. Allons-nous signifier à ces gens qu'ils eussent mieux fait de rester à Staffordshire ou à Lancaster, et allons-nous les y renvoyer avec leurs femmes et leurs filles, ou bien leur dire de s'attendre à rester sans ouvrage? Il n'y a pas d'autre alternative. Leur version, que j'ai, est détaillée, convaincante, absolument vraie. Le secrétaire de la Cobalt Miners' Union m'a aussi adressé une communication où il est dit:

Le malaise social est si réel, si profond, et la condition économique de l'ouvrier empire si rapidement que nous craignons qu'il n'éclate

bientôt dans plusieurs pays une révolution armée. La Grande-Bretagne, l'Allemagne et les Etats-Unis sont très près d'atteindre le point culminant. L'action parlementaire semble trop lente, à cause de restrictions constitutionnelles et d'Etat. Le capital international a aussi achevé de circuler autour de l'univers. Bientôt, l'industrie du coton, de l'huile et de l'acier en Chine, sera devenue, grâce à l'exploitation qu'on y fait de la main-d'œuvre, un danger réel pour nos propres industries.

Il parle d'un changement de conditions survenu même à Cobalt. La concurrence étrangère y a eu son effet. Il dit qu'il lui est impossible, malgré la plus stricte économie, et l'ininterruption de son emploi, de vivre comme vit d'ordinaire un ouvrier respectable, comme il a vécu dans le passé, parce que la concurrence étrangère a fait réduire les prix.

Je suppose que les conservateurs sont, jusqu'à un certain point, à blâmer de ce que l'ouvrage manque dans les centres industriels, parce que, en arrivant au pouvoir ils ont promis aux cultivateurs de développer pour eux le marché canadien, et il s'est développé si vite qu'il s'est surdéveloppé et a, en quelque sorte, déséquilibré les affaires dans le pays. Ce que voyant, les cultivateurs ont abandonné leurs fermes. Les conservateurs ont rempli leur promesse à merveille. On niait que le marché canadien dût jamais se développer, mais il s'est développé. Il faut équilibrer ces conditions jusqu'à un certain point, et l'honorable ministre des Finances a commencé à les équilibrer en réduisant les droits sur les machines agricoles, chose que la gauche avait négligé de faire.

Le bon marché est la grande raison d'être du libre-échange. Le seul moyen, pour le libre-échangiste, de dominer le marché de son pays, sans parler du marché étranger, c'est de vendre à meilleur marché que n'importe qui. Le bon marché est la mort de la civilisation, c'est la ruine des espérances de ceux qui voudraient sortir de l'ornière et s'élever au-dessus du niveau de la bête, c'est une fausse théorie. Ce qu'il faudrait vraiment, ce seraient des moyens de vie économique convenable qui auraient pour base non pas le bon marché mais les avantages résultant du marché canadien.

Si nous avions notre marché à l'exclusion de tout autre marché du monde, grâce à la richesse de nos ressources naturelles, nous pourrions bientôt vivre d'une façon idéale dans notre pays. Chaque industrie s'équilibrerait avec toutes les autres et nous aurions l'abondance. Cet équilibre de l'industrie est rompu par certains éléments, comme la préférence accordée aux marchandises britanniques, et la concurrence qui nous vient de l'étranger.

Nous avons commencé sur un ton trop élevé, il va falloir le baisser. Nous ne nous apercevrons peut-être pas toute de suite, mais nous finirons par nous apercevoir que si les conditions actuelles se corrigent ce devra être au sacrifice de la vie du peuple. Il faut que quelque chose cède. Si nous avons le bon marché qui nous permette de contrôler le marché étranger et le nôtre en dépit de la concurrence étrangère, il faudra que ce soit aux dépens de quelqu'un. Ce sera à nos propres dépens et nous nous en apercevrons par la difficulté croissante des conditions de la vie de notre peuple.

Cela m'étonne parfois d'entendre l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) parler de la balance du commerce, comme s'il ne vous importait aucunement de dépenser plus que vous n'avez. D'après lui, sous un régime de libre-échange, si l'argent ne vous revient pas, c'est notre faute; c'est-à-dire que nous pourrions acheter au dehors plus que nous ne vendons et, une fois la marchandise entrée, nous devrions être parfaitement heureux. Cela peut le contenter, mais je ne crois pas que cela satisfasse quiconque a donné à l'affaire un peu d'attention. Approfondissez le problème autant qu'il vous plaira, les choses se passent comme dans le cas d'un particulier dont les dépenses excèdent les revenus et qui doit avoir recours à ses ressources naturelles ou recevoir de l'aide de quelque part. La conséquence pour nous serait de nous obliger à faire passer au dehors tout ce que nous valent nos immenses ressources naturelles employées au versement des intérêts, au remboursement des capitaux, à l'acquittement de factures pour des articles que nous devrions fabriquer nous-mêmes au Canada. Il est positivement absurde d'envoyer des fonds au dehors, d'emprunter à l'étranger de l'argent que l'on y fait passer de nouveau en paiement d'objets que nous pouvons fabriquer au Canada. Tout cela peut être évité en imposant sur toute chose un droit uniforme et assez haut pour nous protéger. Je ne suis pas en faveur de ce qu'on appelle la haute protection, non plus qu'en faveur d'une protection insuffisante, mais je veux d'une protection qui assure à nos

industries, agricole ou manufacturière, un haut degré d'excellence.

L'état des choses dans le pays indique à à l'heure qu'il est un léger affaissement. Il en est de même aux Etats-Unis, au Mexique et dans divers pays d'Europe, moins la France peut-être qui, comme chacun le sait, est le pays le plus protégé du monde, absolument le plus riche et le plus prospère. S'il nous faut des exemples—et c'est à coup sûr de notre expérience seulement que nous pouvons tirer des conclusions, à moins de tomber dans la perpétuelle erreur du libre-échangiste qui persiste à tirer ses conclusions de principes à priori et qui croit s'inspirer de la connaissance des vrais principes de l'économie politique. Il commence par raisonner d'après son inspiration et, bien qu'il donne contre toutes sortes d'absurdités, il ne laisse pas de crier: liberté! liberté! comme si par ce moyen il devait vaincre tous les obstacles. Il est temps de comprendre que cette vieille théorie de l'inspiration et du dogmatisme n'a plus cours. Aujourd'hui, les gens sensés, les savants observent et utilisent leurs observations; ils tirent des conclusions de ce qu'ils voient et non plus de ce qui s'est présenté à leur esprit. Voilà ce qui nous autorise à modifier de fois à autre notre attitude, soit qu'il s'agisse de protection, de libre-échange, de salaires donnant de quoi vivre ou de n'importe quel autre problème. Lors donc que la situation demande d'élever le tarif, nous le faisons, et de manière à supprimer une concurrence qui menace notre suprématie ou à tenir hors du pays une marchandise dont la présence serait un danger pour nos établissements. Il faut étudier la situation et prendre des mesures en conséquence. Faute d'admettre ce principe, rien ne s'inventerait, puisque toutes les découvertes ont été rendues possibles par ce même procédé d'observation et de raisonnement, et par l'adaptation des moyens à un but. C'est de cette manière seulement que dans le monde industriel ont été accomplies toutes les améliorations qui nous étonnent, les machines à comprimer l'air, ces moteurs actionnés par le gaz du haut des fonderies et des usines de réduction, gaz qui, autrefois, se perdait.

Pour accomplir ces choses, il a fallu l'observation, et l'observation seulement, jointe à l'effort de résoudre les difficultés à mesure qu'elles se présentaient. C'était à la liberté autrefois que l'on attribuait toutes ces choses, et surtout à la liberté des échanges. Que cette liberté, disait-on, soit de règle, et tout viendra à souhait. Cette vieille théorie est usée et, si elle ne l'était pas encore, il est temps qu'elle le soit, puisque ses propres amis la désertent. J'ai ici, mais je ne les lirai point, les notes mensuelles de la réforme du tarif, où se trouvent relatées beaucoup d'amusantes déclarations de libre-échangistes, c'est-à-dire du présent ministère anglais, assurant qu'il va remédier à toutes les anomalies qui, de fois à autre, se produisent à la suite de quelque violation des principe du libre-échange. Et c'est ainsi que dans cette bonne vieille Angleterre on va trébuchant, espérant toujours qu'à la longue les choses s'arrangeront, comme elles se sont arrangées au temps de l'armada d'Espagne, quand on ne savait pas ce qui pourrait bien arriver ensuite. Mais le fait pénible dans tout cela, c'est que le libre-échange en Angleterre doit ses triomphes au soin que l'on a de suivre la ligne de moindre résistance, et cette ligne de moindre résistance, c'est la main-d'œuvre mal rétribuée de ceux qui sont forcés de vendre leur travail pour vivre.

Cela représente une remise pour la classe ouvrière qui n'aura recours alors qu'aux dispositions des statuts relatifs aux manufactures, à l'assurance sur la vie et qui sera exposée à toutes sortes d'embarras et de palliatifs qu'on substitue à la protection. Il est vrai qu'aux Etats-Unis les gens souffrent aussi, mais ce dont ils se plaignent, ce n'est pas de la grande prospérité nationale qu'ils devraient avoir, mais des inégalités de la protection. Nous ne nions pas les causes des plaintes qui s'élèvent contre la protection; on peut mal en user, tout comme on peut le faire de toute autre chose, si le peuple s'y attache trop longtemps. Il vaut mieux de nos jours ne pas laisser traîner sa montre, car quelqu'un peut la voler. Il fut un temps où personne ne songeait à cela. Mais la protection peut être le triomphe d'une classe sur une autre, d'un système industriel sur un autre système. Le Gouvernement doit prévoir et régler tout cela. Mais qu'on ne confonde pas ces choses avec les autres problèmes que nous discutons, surtout celui qui se rapporte à l'incapacité où se trouve un homme sans capital de se protéger contre celui qui a des capitaux, si le libre-échange est en vigueur.

(Sur motion de M. Robb, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de l'honorable M. Rogers, la séance est levée à onze heures et vingt-deux minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 17 avril 1914.

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

IMMIGRATION D'HINDOUS.

M. H. H. STEVENS (Vancouver): Le ministre de l'Intérieur a-t-il été informé que quatre cents Hindous, sous la conduite d'un certain Gurdit Singh, se sont embarqués à Shanghaï et Hong-Kong, sur un steamer de la ligne Maru, dans l'intention de mettre à l'épreuve les règlements du Gouvernement concernant les Hindous et autres immigrants; et, si le ministre l'a appris, le Gouvernement entend-il prendre quelque mesure à ce sujet?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Le sous-ministre a reçu ce matin, de notre agent à Vancouver, un télégramme annonçant qu'un certain nombre d'Hindous se dirigent vers Vancouver, et ordre a été donné de s'opposer au débarquement de tous ceux qui chercheraient à pénétrer en ce pays au mépris du décret rendu récemment en conseil privé.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. White, l'invitant à se former en comité des voies et moyens.

M. J. A. ROBB (Huntingdon): Monsieur l'Orateur, j'espère que l'honorable député de Perterborough-ouest (M. Burnham) ne s'attend pas à ce que je le suive dans son intéressante pérégrination à travers l'empire chinois et les diverses principautés de l'Hindoustan. Cet honorable député est toujours fort intéressant, et, hier soir, il a soumis à cette Chambre plusieurs questions d'une importance réelle. Mais, nous ne devons pas oublier que la mère patrie a, pendant bien des années, ouvert ses marchés aux produits de la Chine et des Indes, et que cela semble avoir contribué à la prospérité du pays.

J'ai eu l'avantage d'entendre le ministre actuel des Finances (M. White) prononcer trois discours sur le budget. En écoutant cette année son exposé budgétaire il m'a semblé que, sous son administration, les affaires du pays ne vont point en s'améliorant. Dans son exposé budgétaire de 1912, l'honorable ministre put nous présenter certains tableaux fort satisfaisants, grâce à l'administration de son prédécesseur et à l'état florissant du commerce à cette époque. L'exposé budgétaire de cette année a tout l'air d'une excuse pour les emprunts continus et la dépression commerciale. Je n'entreprendrai point une discussion détaillée du budget si soigneusement présenté par le ministre des Finances et si habilement analysé par le jeune et honorable député d'Halifax (M. Maclean). Cependant, un certain passage du discours du ministre m'encourage à soumettre une idée au Gouvernement. Il nous a dit que le Canada en était arrivé, sous le Gouvernement actuel, à un point où l'on ne saurait espérer, d'ici à quelque temps, emprunter de l'argent à Londres à un taux inférieur à 4 p. 100. En effet, l'honorable ministre a déclaré franchement à la Chambre et au pays que, dans le courant de l'année dernière, il a contracté à Londres des emprunts à 4¼, 4½ et 4¾ p. 100. Le Gouvernement voudrait-il bien nous donner une seule raison valable qui nous oblige à continuer à emprunter de l'argent à Londres à 4¾ p. 100, tandis que nous ne payons que 3 p. 100 à nos propres déposants canadiens dans les caisses d'épargne des bureaux de poste? Je demande en toute sincérité au Gouvernement d'étudier cette idée et de s'occuper un peu de l'épargne du peuple. Si, comme le déclare le ministre des Finances, le Canada se voit obligé, d'ici à quelque temps, de payer 4 p. 100 sur les marchés monétaires de Londres et de New-York, il n'y a aucune raison pour nous de continuer à recevoir les épargnes des nôtres à 3 p. 100.

Nous semblons admettre à l'unanimité que l'agriculture est la base de notre prospérité. Le ministre des Finances nous a dit que l'augmentation des exportations au cours des sept dernières années se compose principalement des produits agricoles. Tous, nous admettons que les bonnes récoltes signifient prospérité pour le Canada, et que les mauvaises y causent la stagnation des affaires, mais nous ne nous accordons plus sur la meilleure méthode à adopter pour convertir ces récoltes en argent. Nos honorables adversaires nous disent: Taxons tout ce que nous produisons, tout ce que nous vendons, tout ce que nous consommons, tout ce que nous achetons et créons-nous ainsi un marché chez nous. Quant à nous, de ce côté-ci (la gauche), nous demandons des marchés plus étendus et l'abaissement du prix des denrées alimentaires que consomme notre peuple. Il me semble que c'est bien là le point sur lequel nous différons d'opinion. Tandis que, de ce côté-ci, nous désirons des marchés plus étendus et plus con-

sidérables, en face de nous, nos honorables amis, si nous pouvons juger de leur programme politique par les discours de ceux qui se sont fait entendre hier et avant-hier, sont surtout sympathiques aux cultivateurs de l'Ouest. Je prie nos honorables adversaires de vouloir bien réfléchir qu'il y a des temps où la sympathie est réellement de mise, mais qu'elle ne l'est guère lorsqu'il s'agit d'acheter des chariots du fabricant de Chatham, des machines de l'usinier de Kingston ou du coton du manufacturier de Valleyfield. La sympathie ne va pas loin le jour de paye, c'est pourquoi le cultivateur de l'Ouest a moins besoin de sympathie que de marchés plus étendus pour ses produits.

Au Canada, la récolte a été passable en 1912 et bonne en 1913. Nos provinces de l'Ouest ont une récolte considérable et un marché très limité; il s'ensuit que le cultivateur de l'Ouest n'a point d'argent pour faire ses achats. En définitive, cet état de choses retombe d'abord sur la manufacture et ensuite sur le cultivateur de l'Est qui nourrit les employés de la manufacture; car, si les employés sont sans ouvrage et sans argent ils ne pourront acheter le beurre, le fromage et autres produits du cultivateur. De sorte que, je le répète, la production des terres de l'Ouest touchent de proche les cultivateurs de l'Est.

Reconnaissant que la production croissante de l'Ouest exigeait des marchés plus importants et plus étendus, le parti libéral, en 1911, fit appel au peuple en préconisant une politique de marchés plus étendus. Dans tout le pays, les entreprises subventionnées ont prospéré et sont devenues égoïstes. Nos honorables amis, avec l'aide de leurs alliés, les grandes compagnies, organisèrent une campagne contre le programme politique préconisant des marchés plus étendus, non point sur le terrain économique, mais sur une politique de parti; dans la province de Québec, un programme excluant le service naval; dans l'Ontario, un grand programme naval auquel on ajoutait un appel aux préjugés de races et de religion, ce qui ne fait guère honneur à la grande province sœur. Grâce à cette manière d'agir, le but que nous poursuivions depuis quarante ans ne fut pas atteint. Depuis quarante ans, le peuple du Canada, représenté par les deux grands partis, le parti conservateur et le parti libéral, jette un regard d'envie vers les grands marchés du Sud. Nous sommes allés bien des fois à Washington, mais à peu près en vain jusqu'en 1911, alors que l'honorable M. Fielding en rapporta ce qui est, selon moi, l'offre commerciale la plus avantageuse qui ait jamais été faite au Canada. J'insiste sur ce point qu'il s'écoulera bien des années avant que le Canada reçoivent une offre plus avantageuse que celle que lui fit en 1911 la grande république américaine. Si nous avions réussi, le commerce eut pris un puissant essort de l'Atlantique au Pacifique, les féconds producteurs du grand Ouest eussent eu plus d'argent pour acheter les produits de l'Est; de sorte que, au lieu de gémir sous le fardeau des taxes et du chômage, le pays serait maintenant florissant et prospère.

M. SMITH: Comment cela?

M. ROBB: Les cultivateurs de l'Ouest auraient plus de fonds pour acheter les produits de l'Est. La campagne électorale de 1911 ne causa point de panique dans mon comté. A Brysons, dans la vallée de la Châteauguay, entouré par les terres les plus fertiles du Canada, s'élève un monument érigé à la mémoire des braves Canadiens qui, en 1812, repoussèrent les envahisseurs et gardèrent la province de Québec au Canada et à l'empire britannique. L'appel à la loyauté des fils de ces preux n'était qu'une manœuvre hypocrite de la part de nos honorables adversaires. Ils n'ignoraient point la valeur du marché américain avec lequel, depuis plus de cent ans, nous faisons affaires en plein soleil pendant le jour, et à la lueur des étoiles pendant la nuit.

M. SMITH: Pas trop ouvertement.

M. ROBB: Si nos amis des Etats-Unis sont prêts à courir le risque de venir nous offrir $25 de plus pour un cheval et $12 de plus pour une vache, ce n'est point à nous à nous montrer trop curieux.

En 1911, le programme politique de nos honorables amis consistait à créer un marché local. Maintenant qu'ils peuvent mettre leurs principes en pratique, ils pensent à construire des dreadnoughts et des casernes et salles militaires. Mais, je déclare à nos honorables adversaires que ce programme ne suffira point aux électeurs de ce pays pour les déterminer à soutenir le Gouvernement aux élections prochaines. Après avoir écouté les jingoes, le Canada n'a encore qu'un marché médiocre et le prix des denrées y augmente continuellement; nos voisins des Etats-Unis ont revisé leur tarif selon leurs besoins et en tenant compte jusqu'à un certain point, semble-t-il, des préventions qui existent au Canada. Le tarif Underwood a imposé directement à ce Gouvernement la nécessité de s'occuper de la réciprocité. Si le projet Fielding-Knox eût été adopté, les produits du sol eussent passé rapidement et librement du producteur au

consommateur. Mais le tarif Underwood revisé a atteint sérieusement l'industrie du blé en ce pays. L'honorable député de Peterborough-ouest (M. Burnham), dans son intéressante discussion des conditions qui existent en Chine, a fait remarquer que les plus forts salaires payés aux artisans chinois y sont de 30 cents par jour, et que la moyenne des salaires quotidiens y est de 5 cents. Je suppose que mon honorable ami a établi ses chiffres d'après le système monétaire chinois.

M. BURNHAM: Non, sur le système monétaire sterling.

M. ROBB: En écoutant mon honorable ami de Peterborough, je me demandais ce que l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster) pourrait bien penser de la valeur du marché chinois pour la farine canadienne, lorsque le blé se vend 90 cents le boisseau à Fort-William. Je me demandais quelle quantité de farine pourraient bien acheter les Chinois qui gagnent 5 cents par jour, aussi longtemps que notre blé se vendra 90 cents à Fort-William. L'honorable député de Peterborough dit que nous pouvons exporter notre farine, mais nous savons que la Mandchourie possède quelques-unes des plus vastes terres à blé du monde, et que l'on trouve à Kharbine d'aussi bonnes minoteries qu'à Minneapolis ou au Canada.

M. BEST: Voudriez-vous le libre-échange pour la farine?

M. ROBB: Prenez patience, mon ami. Le tarif Underwood inscrit le blé de toutes les parties du monde sur la liste des articles admis en franchise, mais il y a dans ce tarif un article qui affecte le Canada. Cette liste du tarif des Etats-Unis se lit comme suit:

Que, du jour où cette loi sera adoptée, à moins qu'il en soit autrement spécifié ailleurs, les articles énumérés dans le paragraphe suivant, lorsqu'ils seront importés aux Etats-Unis ou dans leurs possessions (les îles Philipines et les îles de Guam et de Tutuila exceptées), seront admis en franchise.

L'article n° 664 du tarif Underwood dit que les articles suivant seront admis en franchise:

Le blé, la farine de blé, la semoule et les autres produits du blé non spécifiés dans cet article; il est stipulé que le blé sera soumis à un droit de 10 cents par boisseau, la farine de blé à un droit de 45 cents par baril de 196 livres, la semoule et les autres produits du blé non spécifiés dans cet article à 10 p. 100 *ad valorem*, lorsque ces articles seront importés directement ou indirectement d'un pays, d'une dépendance ou autre subdivision territoriale dont le gouvernement impose un droit de douane sur le blé, la farine de blé ou la semoule importés des Etats-Unis.

[M. Robb.]

Or, monsieur le président, en quoi cela affecte-t-il le Canada?

Cet article ne signifie-t-il pas que la république Argentine jouit maintenant des avantages que le Canada a refusés en 1911, et que le blé canadien sera soumis à un droit de douane de 10 p. 100, à moins que ce Gouvernement ne consente à ouvrir le marché canadien, non seulement comme en 1911, à la concurrence des Etats-Unis, mais à celle de la république Argentine et de tous les pays qui exportent du blé? Voilà dans quelle position ces honorables députés ont placé le pays en s'opposant à l'adoption du traité de 1911. En 1911, les grands minotiers canadiens repoussèrent une proposition qui leur eût donné deux marchés où acheter leur blé sans payer de droit, et un droit protecteur de 50 cents par baril sur un marché qui augmentait dans la proportion de mille barils par an. Sous le régime du traité de 1911, les minotiers canadiens auraient pu aller chercher du blé dans le Kansas, le Michigan ou l'Ohio; et cela eût été tout spécialement avantageux pour les minotiers canadiens dans la saison même ou nous sommes. Chaque année, vers le mois de mai, les minotiers sont à court de blé d'hiver. Le minotier de l'Ontario aurait pu acheter du blé sur les marchés méridionaux, alimenter sa minoterie sans interruption, exporter de la farine, et, de plus, il aurait eu le son et les autres produits secondaires du blé au grand avantage de notre industrie laitière. Ils se sont opposés à la ratification de ce traité, et, en moins de trois ans, ils ont constaté que le traité de réciprocité n'était point ce qui pouvait arriver de pire à la minoterie canadienne.

A Noël dernier, les grands minotiers canadiens publièrent dans la "Montreal Gazette", qui est un excellent journal conservateur, un article qui, dans leur intention, était sans doute un cadeau de Noël au premier ministre du Canada. Je ne citerai point l'article tout au long, je me bornerai à quelques extraits. Le premier est conçu en ces termes:

Le gouvernement actuel a été élu sur la question de la réciprocité dont les dispositions étaient plus favorables que celles qui sont offertes par le tarif actuel des Etats-Unis.

Et, ne trouvant pas cela assez fort, un peu plus loin, dans la même colonne, les mêmes grands minotiers font observer au premier ministre que—

Ceux qui cherchent à faire abolir les droits d'entrée sur le blé américain et ses produits sont ceux-là mêmes qui combattaient si vigoureusement l'ancien gouvernement aux dernières élections, alors que les dispositions du traité de réciprocité étaient plus avantageuses que la proposition actuelle.

Ils ne se contentent point de le dire une fois, mais ils répètent au premier ministre que le traité de 1911 valait mieux que la position dans laquelle ce Gouvernement a placé les cultivateurs de l'Ouest et les minotiers canadiens.

Il y a, dans cette adresse des grands minotiers au premier ministre, un autre point qui mérite quelque attention, car on ne doit point oublié que le principal argument avancé contre la réciprocité aux élections de 1911 fut une question de patriotisme.

Nos adversaires prétendirent, et les gros capitalistes prétendirent aussi que permettre au cultivateur de l'Ouest de vendre ses produits aux Etats-Unis, c'était commettre un acte de déloyauté, et peut-être préparer l'annexion; qu'il fallait resserrer les liens qui nous unissent à la mère patrie. Voici ce que les minotiers ont à dire à ce sujet:

Si l'on admet en franchise au Canada la farine des Etats-Unis, la Grande-Bretagne et les autres parties de l'empire pourraient en toute justice demander qu'on leur accordât le même privilège.

Ils ajoutaient qu'ils auraient à soutenir la concurrence du minotier anglais sur la côte est et celle de l'Australie sur la côte ouest. Représentez-vous, si vous le pouvez, ces gens-là qui, en 1911, faisaient un vibrant appel à la loyauté de leurs concitoyens et voulaient une union plus intime avec la mère patrie, écoutez-les, dis-je, à Noël 1913, dire au premier ministre: Ne laissez point nos frères de l'Ouest vendre leur blé aux Américains, ou bien nous aurons à soutenir la concurrence de la mère patrie sur la côte de l'Atlantique, et celle de nos frères de l'Australie, sur la côte du Pacifique.

J'affirme une fois de plus que, si la politique libérale de 1911 eut été approuvée, le cultivateur de l'Ouest eût eu un marché plus avantageux, non seulement pour son blé, mais aussi pour son avoine, son orge et son lin. Il aurait eu plus d'argent pour acheter les produits des manufactures de l'Est, et, au lieu de la dépression commerciale et du long chômage de ces manufactures dont nous souffrons aujourd'hui, nous aurions vu la prospérité régner et s'accroître chez nous de plus en plus. Cette opinion s'appuie sur le témoignage même de la "Montreal Gazette". Lorsque je suis chez moi, le matin, avant de me mettre au travail, je lis généralement les articles de fond de la "Montreal Gazette". Le 29 mai 1913, alors qu'il n'était point question d'élections générales, ce journal avançait la théorie suivante à laquelle, pour notre part, de ce côté (*la gauche*), nous ne trouvons rien à redire:

Notre prospérité future dépend largement d'une succession de bonnes récoltes, car les produits de l'agriculture non seulement alimentent notre industrie nationale, mais forment la plus grande partie de notre exportation qui permet au pays de rencontrer les obligations que lui imposent ses emprunts considérables.

Assurément, il est à l'avantage du pays que la récolte soit bonne, et il ne saurait souffrir du fait que cette récolte sera vendue à un prix élevé. Je crois que la "Montreal Gazette" aurait pu aller un peu plus loin et faire remarquer que, comme le Canada produit plus de blé, d'avoine et d'orge qu'il n'en peut consommer, ce dont il a le plus grand besoin, ce sont des marchés plus vastes et plus importants pour les produits de nos provinces de l'Ouest, afin que les producteurs de ces régions puissent être mieux à même d'acheter les produits des manufactures de l'Est.

M. SMITH: Les achèteraient-ils?

M. ROBB: Le cultivateur est en général un assez bon acheteur; mon honorable ami devrait bien le savoir. Je voudrais maintenant dire un mot de l'industrie laitière. Je regrette que l'honorable premier ministre (M. Borden) ne soit pas à son siège. Les journaux conservateurs ont rapporté que, dans un discours prononcé à Winnipeg le 19 juin 1911, le très honorable premier ministre, alors le chef de l'opposition, aurait dit que le parti conservateur s'opposait à la conclusion du traité Fielding-Knox pour cette raison entre autres:

Parce qu'il encourage l'exportation des produits de l'agriculture et de l'élevage sous leur forme la plus brute. Notre crème sera convertie en beurre, non point par la main-d'œuvre canadienne, mais par celle des Etats-Unis.

A cette époque les Etats-Unis offraient d'admettre en franchise chez eux le beurre et le fromage canadiens, à condition que le Canada en fît autant pour leur beurre et leur fromage. Il en fût résulté un avantage réciproque, mais nos amis, les conservateurs, ne pouvant en nier les avantages économiques pour le producteur et le consommateur, invoquèrent bruyamment la néecssité d'une union plus intime avec la mère patrie. L'état de choses même que le premier ministre voulait empêcher devient de plus en plus général en ce pays. Les cantons de l'Est et les comtés situés dans la vallée de Châteauguay et vers le bas du fleuve Saint-Laurent se livrent, sur une vaste échelle, à l'industrie laitière. Or, actuellement, dans ces cantons de l'Est et dans

la vallée de Châteauguay les manufactures ferment leurs portes ou cessent d'exister sous l'effet des dispositions du tarif Underwood qui affectent sérieusement le beurre et le fromage de ce pays. Les Etats-Unis admettent en franchise notre crème et notre beurre, mais ils imposent un droit de 2 cents ½ par livre sur notre beurre, et de 20 p. 100 sur notre fromage. Qu'en résulte-t-il? C'est que les beurreries et les fromageries deviennent des entrepôts de crème. Cette crème s'en va aux Etats-Unis, et la main-d'œuvre la suit. Nous avons perdu cette main-d'œuvre qui se serait accrue, que nous aurions dû garder et que nous aurions actuellement au Canada, car notre beurre et notre fromage y trouveraient un plus vaste marché si le traité de réciprocité eut été ratifié; de plus, le manufacturier y perd la fabrication de la toile et des boîtes et enveloppes pour l'emballage du fromage et du beurre, tandis que ses ouvriers paient un droit de 3 cents par livre sur le beurre importé de la Nouvelle-Zélande.

M. WEBSTER : L'honorable député voudrait-il avoir la bonté de dire à la Chambre quelle était, la semaine dernière, la différence entre le prix de gros du fromage dans le nord de l'état de New-York et le prix qu'on le paie à Montréal.

M. ROBB : Je n'ai point ce prix, mais je prierais mon honorable ami de ne pas oublier ceci—ne s'occupe-t-il pas lui-même de ce commerce?

M. WEBSTER : Si.

M. ROBB : Et il sait ce prix.

M. WEBSTER : Ce prix était de 1 cent ½ moins élevé par livre.

M. ROBB : Mon honorable ami n'ignore point qu'à l'époque ou le projet de réciprocité était à l'étude, on offrait au Canada 90,000,000 de clients à sa porte; mais, se laissant séduire par le chauvinisme de nos honorables adversaires, la majorité déclina cette offre. En revisant leur tarif, les Etats-Unis ont tenu bon compte des préventions du Canada, et ils admettent sur leurs marchés les produits du monde entier. Le manufacturier américain peut conséquemment nourrir ses employés à meilleure compte que le nôtre, et nos honorables amis auront bientôt à faire face à l'état de choses qui va se produire; le cri de détresse des villes et des villages s'élèvera si haut de toutes parts, qu'ils vont se voir forcés à s'occuper du tarif dans un avenir prochain. En admettant que le marché des Etats-Unis puisse être parfois meilleur que le marché canadien, nos cultivateurs des cantons de l'Est et des comtés dont j'ai parlé n'en saurait souffrir beaucoup tant qu'ils pourront expédier leur beurre et leur crème. Dans les conditions actuelles, ces cultivateurs vendent aujourd'hui leur lait $1.40 tandis que les cultivateurs d'ici n'en reçoivent que $1.10.

M. WEBSTER : L'honorable député n'a-t-il pas appris que le prix a baissé de 15 cents.

M. ROBB : Mon honorable ami en sait la cause. On peut expédier le beurre à 1,000 ou 3,000 milles, mais on ne saurait expédier le beurre à cette distance, parce qu'il n'y arriverait point en bon état, et à cause des frais de transport. De Huntingdon et de Cowansville, on peut expédier à Boston 100 livres de lait pour $1.50. Si l'on réduit ce lait en crème, on peut y expédier cette crème pour 15 cents, ce qui équivaut à 3 cents ¾ par livre de beurre. Si cette crème est réduite en beurre, ce dernier peut être expédié par les messageries à raison de 1 cent ½ la livre; et si on l'expédie par petite vitesse, on ne paie que ½ cent par livre. Pour expédier 100 livres de lait de Renfrew à Boston, il en coûtera $1.90 tandis que le transport de la crême contenue dans ce lait coûterait 19 cents, soit 4 cents ¾ pour le beurre qu'on en pourrait faire. Si l'on réduit la crème en beurre, on peut expédier ce beurre à raison de 2 cents la livre; de sorte que mon honorable ami comprendra que l'admission en franchise du beurre et de la crème n'offre pas un avantage considérable au cultivateur qui demeure à 150 ou 200 milles de la frontière.

M. SUTHERLAND : Quelle quantité de beurre a été importée des Etats-Unis au Canada au cours de l'exercice?

M. ROBB: Je ne sais pas; mais je puis dire à mon honorable ami que ceux qui se sont opposés au traité de réciprocité de 1911, et plus spécialement ceux qui vivent dans les villes, paient aujourd'hui leur beurre plus cher chaque fois qu'ils achètent du beurre de la Nouvelle-Zélande, parce qu'ils acquittent un droit de 3 cents par livre sur ce beurre et de 4 cents sur le beurre des Etats-Unis. Ils paient pour leur erreur. Je crois donc avoir établi que la question du tarif n'a pas été réglée en 1911. Dans la campagne de 1911, la politique des libéraux favorisait l'augmentation du commerce et la prospérité, et celle des conservateurs demandait le maintien du *statu quo*. Aujourd'hui cette politique ne satisfait ni l'Est ni l'Ouest. L'Ouest envoit

toujours des délégations à Ottawa pour demander des marchés plus étendus, et les amis du parti conservateur dans la province du Manitoba ont adopté unanimement une résolution en faveur de l'exonération du blé, ce que les amis du même parti dans l'Est ne veulent pas accorder. Le ministre des Finances demande au Parlement de modérer son allure. Il dit à ses amis qu'il faut cette année faire des économies; que tous doivent faire quelques sacrifices, et le député de Saint-Antoine a répété cet avertissement dans son discours. Mais il est bon de noter que le lendemain du jour où le ministre des Finances disait à ses amis qu'il fallait faire des économies et des sacrifices, son collègue le ministre de la Milice partait avec un entourage de colonels et de majors pour un voyage d'inspection des champs de bataille de la Virginie. Avec un tel exemple de sacrifice de la part du ministre de la Milice devant eux, les membres de la gauche n'ont pas été étonnés de voir les faibles applaudissements qu'a reçus cet appel du ministre des Finances à l'économie.

On constate quelquefois que la situation économique n'est pas aussi mauvaise dans l'Est que les journaux le disent, mais si l'on en juge par ce que l'on voit dans la ville ou je demeure, les journaux n'exagèrent pas Nous avons dans Valleyfield la meilleure filature de coton du Canada. En 1907, lorsque le premier ministre actuel, alors chef de l'opposition, visita cette filature, il la trouva si employée que le comité local conservateur ne put obtenir de l'administration de ces usines (qui a toujours été conservatrice et qui quelquefois même faisait des menaces aux employés s'ils votaient pour le parti libéral) un congé pour les ouvriers pour qu'ils pussent aller recevoir M. Borden à son arrivée à la gare. L'administration de ces usines a cru dans les paroles de M. Borden, lorsque cette année-là et l'année suivante il prêchait une protection convenable, et elle força presque les employés de l'usine à combattre le Gouvernement libéral, bien que, depuis 1896 jusqu'à 1911, les usines eussent doublé et triplé leur production et fussent arrivés à employer environ 2,500 personnes. Mais si le très honorable M. Borden visitait Valleyfield aujourd'hui, qui trouverait-il ?

M. WILLIAM SMITH: Quel était votre porgramme?

M. ROBB: Le même qu'aujourd'hui, sauf que, reconnaissant l'importance croissante de l'Ouest où les industries ont de nombreux clients, nous avons demandé au pays d'approuver une politique qui aurait donné des marchés plus étendus à l'Ouest et lui aurait apporté plus d'argent pour acheter les produits des filatures de coton de l'Est, de sorte que, au lieu de contremander les achats—et je ne parle pas sans savoir—ainsi qu'on l'a fait pendant tout l'hiver dernier et aujourd'hui encore, on les aurait doublés, parce que l'Ouest aurait eu plus d'argent pour acheter les cotonnades de cette filature. Et si le premier ministre la visitait aujourd'hui, il y trouverait des centaines de métiers arrêtés; il verrait aussi que le contenu des enveloppes, les jours de paye, est tellement mince qu'il suffit à peine à l'ouvrier pour subvenir aux besoins de sa famille. Je répète donc que la question du tarif n'a pas été réglée en 1911.

J'ai essayé, monsieur l'Orateur, d'exposer la question du tarif telle qu'elle se présente chez nous. A Ormstown, pendant la dernière élection de Châteauguay, le ministre de l'Agriculture, discutant la question du tarif, aurait, d'après les journaux, prononcé les paroles suivantes:

> Tout ce que Laurier vous promettait, à vous cultivateurs, par le traité de réciprocité de 1911, vous l'avez obtenu depuis, exactement comme nous vous l'avons dit.

Il y avait six jours que le tarif Underwood avait été soumis au congrès lorsque le ministre de l'Agriculture prononçait ce discours. Il parlait pour le premier ministre, pour le ministre des Douanes, pour le ministre des Finances, pour le ministre du Commerce; mais apparemment ces ministres avaient été tellement occupés à nommer des commissions pour destituer d'honnêtes et fidèles serviteurs publics, ainsi que pour découvrir des scandales, qu'ils n'avaient pas eu le temps d'étudier le tarif Underwood, et d'apprendre que ce tarif frappait la grande industrie du beurre et du fromage canadiens, et qu'il empêchait le cultivateur de l'Ouest de vendre son blé, son orge et son lin sur le marché où il voulait le vendre. L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) qui sert de remplaçant dans le Gouvernement, a, dans un voyage qu'il a fait récemment dans les Cantons de l'Est, promis une élection en 1915. Je désirerais savoir si en 1915 la politique du parti conservateur sera encore celle de ne rien changer à ce qui va bien. Je me demande si les électeurs se laisseront encore leurrer en 1915. Peut-être, mais je puis vous dire, monsieur l'Orateur, que dans les campagnes, dans les villes, dans les villages, et même dans les grandes cités, il pousse une jeune génération qui exercera pour la pre-

mière fois son droit de suffrage à la prochaine élection, et elle votera pour une politique qui offre au pays quelque chose de mieux que le *statu quo*.

M. J. A. M. AIKINS (Brandon): Monsieur l'Orateur, ceux qui ont entendu l'exposé budgétaire et qui l'ont lu avec soin, doivent en être venus à la conviction que le Canada possède un ministre des Finances soigneux, travailleur, capable, et ambitieux de remplir sa charge aussi bien, sinon mieux, que son prédécesseur. Il est en bonne voie d'y parvenir, mais dans l'exécution de ses desseins, il rencontrera sur son chemin de sérieux obstacles à surmonter et des problèmes difficiles à résoudre. Ces obstacles et ces problèmes viennent jusqu'à un certain point de l'établissement encore nouveau du pays, des longues distances qui en séparent chaque centre, mais plus particulièrement de la légèreté avec laquelle l'ancien Gouvernement a joué avec le crédit au pays, de l'imprévoyance avec laquelle il a encouru des dettes et des obligations, de la négligence dont il a fait preuve dans l'entreprise des travaux qui ne rapporteront pas de profit au pays. Ces difficultés et ses problèmes ont été aussi considérablement augmentés par le fait que l'ancien Gouvernement n'a pas su apprécier, comme il l'aurait dû, la Politique nationale et ne l'a pas appliquée aux provinces de l'Ouest; de sorte que l'Ouest est aujourd'hui dans une situation tout à fait différente de celle de l'Est, et cela est une des principales causes de la crise qui sévit présentement.

Cette négligence de l'ancien Gouvernement à appliquer la Politique nationale au développement de l'Ouest a eu pour résultat de créer une situation différente dans l'Est et dans l'Ouest, de sorte que le tarif actuel n'agit pas également dans ces deux parties du pays. L'Ouest ne reçoit pas du tarif des avantages égaux ou n'en porte pas le fardeau également. Si les conditions sont différentes entre l'Est et l'Ouest, s'il y a des inégalités et des injustices de la part de l'un à l'autre, ou de tout le Canada, ou s'il existe des malentendus, le plus tôt ces malentendus seront dissipés, le plus tôt ces différences disparaîtront, le plus tôt ces inégalités seront aplanies, le plus tôt on apportera remède aux injustices, le mieux ce sera pour le développement et la grandeur du Canada. Si on laisse subsister ces inégalités, ces différences ou ces injustices, on n'aura que de l'aigreur; l'aigreur dégénérera en hostilité, l'hostilité en conflit et le conflit en désir de séparation, ce qui sera dans l'avenir une difficulté très difficile à surmonter. L'ancien premier ministre a déclaré à maintes reprises que son intention était de faire du Transcontinental national un des liens qui tiendront unis l'Ouest et l'Est; mais le lien qui unira l'Est et l'Ouest doit être un lien de sympathie, les cœurs doivent battre à l'unisson les uns avec les autres, les espérances et les fins à réaliser doivent être communes; et si nous avons cela, cette amitié et cette sympathie traverseront les montagnes qui séparent l'Est de l'Ouest; elles feront disparaître les déserts, et créeront l'union du Canada, quand même que les rails du Transcontinental rouilleraient, que les traverses pourriraient sur place et que les locomotives resteraient dans leurs remises. Le but que nous devrions tous nous proposer est la création d'un sentiment commun et de relations commerciales communes entre l'Est et l'Ouest.

L'Ouest est soumis à des désavantages. Ce terme signifie que d'autres parties du pays ont des moyens ou des avantages supérieurs. Parmi ces désavantages il y en a qui sont naturels; mais le Gouvernement du Canada devrait autant que possible s'efforcer de les faire disparaître. Par exemple, mon honorable ami de Fronctenac (M. Edwards) disait hier encore, que le Canada était dans une situation désavantageuse par rapport aux Etats-Unis, à cause de notre climat du nord, qui empêche nos cultivateurs de produire certaines choses à aussi bon marché qu'on peut le faire aux Etats-Unis. Cela est vrai, sans doute; mais lorsque nous considérons que le climat est également froid dans l'Ouest canadien, on conçoit le désavantage dans lequel le cultivateur de l'Ouest souffre. L'ancien Gouvernement a-t-il essayé de quelque façon à surmonter ce désavantage? Il l'aurait pu; nous avons contre ce désavantage nos grandes forêts, nos grands gisements houillers, et nos magnifiques chutes d'eau. Comment l'ancien Gouvernement a-t-il administré ces choses? Nous savons qu'il a enrichi des particuliers et des compagnies avec nos grandes forêts. Il a agi de même au sujet de nos magnifiques gisements houillers dans la partie sud-ouest du Manitoba, dans le sud de la Saskatchewan et ailleurs. La population de l'Ouest sera toujours vexée de voir que nos magnifiques chutes d'eau ont été sacrifiées de la même manière. Il y a dans la rivière Winnipeg de magnifiques chutes d'eau qui, si elles étaient exploitées, pourraient produire 500,000 forces, qui seraient facilement transmissibles aux centres de population dans le Manitoba et dans le sud de la Saskatche-

wan. A l'exception de la chute d'eau qui a été cédée à la ville de Winnipeg, et qui a été sagement utilisée pour des fins publiques, l'ancien Gouvernement a donné ou laissé inutilisées toutes ces chutes d'eau à l'exception de deux, à savoir: les chutes de l'Esclave et celle de McArthur, qui sont les deux plus petites chutes de la rivière Winnipeg, et dont le développement exigerait une plus forte dépense que les autres.

Je dis donc qu'au lieu de chercher à surmonter les difficultés qui résultent de notre climat du nord, l'ancien Gouvernement n'a pas conservé pour l'avantage du peuple l'usage de ces magnifiques ressources naturelles. Ce n'est pas conserver que d'enrichir des particuliers et des compagnies, et priver le public des avantages qui lui appartiennent; mais c'est ce que l'ancien Gouvernement a fait. Une des meilleures choses que le Gouvernement actuel peut faire pour l'Ouest est d'utiliser les forces hydrauliques et les gisements houillers qui restent. Il devrait reprendre possession des chutes d'eau qui ne sont pas encore développées, afin de créer et distribuer l'énergie à bas prix, ce qui aiderait à la création d'industries dans l'ouest du Canada, à l'établissement de manufactures et de marchés locaux, afin qu'il ne soit pas nécessaire aux cultivateurs de l'Ouest d'avoir le marché des Etats-Unis, lorsqu'ils en auront un chez eux tout comme les cultivateurs de l'Ontario, et je demande aussi au Gouvernement actuel d'étudier la situation de l'Ouest au sujet de l'inégalité des avantages que produit le tarif, avec l'espoir qu'il la fera disparaître promptement et veillera à ce que les droits des cultivateurs de l'Ouest soient sauvegardés comme ils doivent l'être.

L'autre désavantage dont souffre la population des prairies est la longue distance qui la sépare d'un port de mer. Pour y remédier, il faut lui procurer des tarifs de transport plus avantageux; diminuer ces tarifs que l'ancien Gouvernement n'a nullement essayé de diminuer, de même qu'il n'a pas non plus essayé d'obtenir des tarifs de transport maritimes plus avantageux. Le Gouvernement devrait faire une enquête pour découvrir l'inégalité qui peut exister dans les tarifs de transport entre l'Est et l'Ouest, et y apporter remède. Dans le but d'encourager l'exportation de quelques-uns de ses produits, l'Allemagne prend à sa charge certains prix de transport ou les diminue.

La distance entre les points de production dans l'Ouest et les ports maritimes et le marché définitif, peut être abrégée par la construction immédiate du chemin de fer de la baie d'Hudson. Nous savons que l'ancien Gouvernement a, depuis 1896, fait miroiter sans cesse ce projet aux yeux de la population de l'Ouest; il lui disait qu'il allait lui donner le chemin de fer de la baie d'Hudson. A chaque élection il envoyait ce doux message au peuple de l'Ouest et le leurrait pour avoir son appui, mais, pendant ses quinze années de pouvoir, le Gouvernement libéral n'a pas construit de chemin de fer. Mais la gauche nous dit: "Nous nous proposions de le construire; n'avons-nous pas donné sa construction à l'entreprise, et n'avons-nous pas immédiatement après enlevé avec grand éclat la première pelletée de terre au Pas? Nous étions en voie de le construire." En voie de le construire? Il a fallu quinze ans à l'ancien Gouvernement pour donner forme au projet, et il aurait pris encore quinze autres années pour construire la ligne. Pourquoi? Parce qu'il n'y avait pas foi. L'expert en finance de l'opposition, le député d'Halifax (M. MacLean), n'a-t-il pas déclaré—et il était appuyé par ses amis qui l'entouraient—" Le chemin de fer de la baie d'Hudson est projet risqué".

Quelques VOIX: Très bien.

M. AIKINS: Telle était l'opinion du parti libéral sur ce projet.

M. W. H. SHARPE: Et les honorables députés applaudissent cette observation.

M. AIKINS: Oui, ils sont encore du même avis. Peut-on douter, lorsqu'ils n'avaient eux-mêmes aucune foi dans ce chemin de fer, qu'ils n'auraient pas persisté dans la politique qu'ils avaient adoptée et n'auraient pas continué à faire miroiter ce projet devant les yeux de la population "in secula seculorum"? La preuve que c'est ce qu'ils se proposaient de faire, c'est qu'ils n'ont pas choisi, ou n'ont même pas essayé de choisir un port de mer sur la baie d'Hudson pour ce chemin de fer. Pourquoi, je ne le sais pas. Je m'imagine qu'il entrait peut-être dans les vues du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) que d'une façon ou d'une autre, lorsque la ligne aurait atteint le lac Fendu ou un autre endroit, il l'aurait détournée et reliée à la voie du Transcontinental, et n'aurait jamais cherché à atteindre la baie d'Hudson.

Mais la construction de cette ligne est aujourd'hui poussée avec vigueur. Et cependant nos gens de l'Ouest disent: Nous craignons une chose, c'est que lorsque la ligne sera terminée et le port aménagé, le mi-

nistre de la Marine et des Pêcheries n'ait pas encore alors fait sa part en ce qui concerne la navigation; il n'aura peut-être pas les stations de pilotes, les phares, la télégraphie sans fil, et l'expédition de notre grain sera peut-être retardée, si la navigation n'est pas prête. Mais les amis du Gouvernement lui ont dit que nous avons un ministre de la Marine et des Pêcheries consciencieux et diligent, et que les travaux du port seront terminés quand la ligne s'y rendra. Ils disent encore, ce sont surtout les libéraux qui parlent ainsi: Mais votre ministre du Commerce s'occupe tellement de conclure des traités avec les Antilles et autres îles, et avec les nations du monde qu'il n'a pas le temps de songer à la nécessité d'avoir des vaiseaux prêts à transporter nos produits de Port-Nelson et rapporter les marchandises qui viendront dans l'Ouest par la route de la baie d'Hudson. Mais l'honorable député de Lisgar (M. Sharpe) qui est à mes côtés, et moi-même, leur avons répondu que nous connaissions notre ministre du Commerce (M. Foster) et avions confiance en lui. Nous savons qu'il est actif, très intelligent, et qu'il ne laisse jamais inachevé ce qu'il a entrepris. De sorte que notre population de l'Ouest est convaincue que lorsque ce chemin de fer, dans lequel ils ont une foi absolue, sera terminé, les vaisseaux seront prêts à transporter leurs produits par cette route qui est de 700 milles environ plus rapprochée de Liverpool que la route actuelle par Montréal, Saint-Jean ou Halifax.

Les cultivateurs des prairies prétendent aussi être dans une position désavantageuse comparée à celle des cultivateurs du Dakota, du Minnesota et du Montana, leurs rivaux dans la production du blé dur, tant sous le rapport de la culture de ce blé que de sa vente sur le marché. La ligne frontière, le 49e parallèle, est invisible.

Mais la population loyale de l'Ouest—et elle est loyale au Canada, loyale en ce qu'elle fait une distinction entre le drapeau étoilé et l'aigle américain, d'un côté, et ce Union Jack, et la feuille d'érable ou l'industrieux castor, de l'autre—considérant que cette ligne est nécessaire pour avoir un gouvernement canadien indépendant du gouvernement des Etats-Unis, libre d'exécuter ses propres volontés et de régler son régime douanier, libre d'embarras et d'entraves, afin d'accomplir sa propre destinée, le Canada aux Canadiens et l'empire britannique pour le Canada, développant sa propre nationalité comme premier facteur dans l'empire. Cette ligne, dis-je, est un obstacle immuable et infranchissable, un mur de diamant que nous ne pouvons pas traverser, non plus que les Américains, et la population de l'Ouest est heureuse de cette séparation et est fière de s'appeler canadienne.

Mais comme cette ligne n'est pas nécessaire à notre développement comme nation ou essentielle a notre protection ou à l'application de notre politique nationale, on ne devrait pas lui permettre de gêner ou d'empêcher le commerce et le trafic, ou les relations amicales entre les deux nations. Quant à la question le savoir si cette séparation est nécessaire au développement de la vie de la nation et à notre politique de protection, les Canadiens peuvent différer d'opinion, mais fidèles a notre esprit démocratique, la minorité doit plier devant la volonté de la majorité. Mais lorsqu'une partie de la population, dont l'existence et le succès sont essentiels au Canada, supporter des pertes pour l'avantage d'une autre partie ou pour l'avantage du tout, il faut accorder une compensation à celle qui souffre ainsi.

En ma qualité de représentant d'un comté rural, je désire maintenant parler au nom des cultivateurs de ce comté. Les producteurs de blé des provinces de l'Ouest prétendent qu'ils sont placés dans une situation désavantageuse comparée à celle des producteurs de blé de l'Ouest des Etats-Unis dont ils sont obligés de subir la concurrence sur les marchés du monde, et que cette situation n'a plus sa raison d'être aujourd'hui. Ils disent que la majorité des électeurs du Canada a rejeté la réciprocité, prétendant qu'elle aurait empêché notre développement comme nation libre, comme partie intégrante de l'empire britannique; qu'elle nous aurait soumis à l'influence douanière des Etats-Unis dont nous serions devenus une dépendance, ce qui aurait causé un tort à tout le Canada. Ils prétendent que maintenant nous sommes débarrassés de toute entrave tarifaire avec nos voisins, maintenant que nous n'avons avec eux aucune convention internationale, que le Gouvernement peut, s'il le veut, obtenir un marché libre pour le blé canadien dans les Etats-Unis en faisant un léger changement dans le tarif, et qu'il peut aussi, sans consulter aucune nation, modifier le tarif comme bon lui semble, et de cette façon leur ouvrir tous les marchés que leurs concurrents possèdent, ce qui ferait disparaître le désavantage actuel. Ils prétendent que le gouvernement des Etats-Unis a par sa politique établi dans les états de l'Ouest de grandes minoteries à Minnea-

polis et dans les environs; que le gouvernement américain a tellement développé et réglementé ces moyens de transport entre Duluth et la mer, et entre les ports maritimes et le marché au blé du monde, que les cultivateurs des deux Dakotas et du Minnesota obtiennent un meilleur prix qu'eux pour leur blé, et aussi un meilleur prix aux minoteries de l'ouest des Etats-Unis et à Duluth. Si nos cultivateurs de l'Ouest canadien sont soumis aux désavantages de recevoir un prix plus bas pour leur blé, je tiens l'ancien gouvernement responsable d'avoir négligé d'encourager et d'établir des minoteries dans l'ouest du Canada pendant les quinze longues années qu'il a été au pouvoir, de n'avoir pas accordé des tarifs de transport plus bas pour notre blé jusqu'à nos ports maritimes, et ensuite à travers l'océan jusqu'à Liverpool. Le cultivateur de l'Ouest souffre aujourd'hui de cette incurie. Le blé du Minnesota, des deux Dakotas et du Montana arrive en même temps et aussi vite sur le marché que le blé des provinces des prairies. On ne peut nier que le blé américain obtient un meilleur prix. Par exemple, l'année dernière, pendant la période que le blé de l'Ouest est mis sur le marché, disons entre le 15 septembre et le 31 décembre 1913, le prix moyen du blé dans les Etats-Unis était à Minneapolis de 87.4 pour la milleure qualité, à Duluth pour la première qualité 86, 86.6 à Winnipeg ou Fort-William, pour la première qualité de blé Canadien 84.6, soit une différence de 2 cents en faveur du blé américain à Duluth et de près de 3 cents à Minneapolis. Le prix du blé à Winnipeg et à Fort-William est à peu près le même. J'ai établi cette moyenne d'après les statistiques que je tiens à la main, embrassant la période que j'ai mentionnée, et donnant les prix des différentes qualités. Je n'ennuierai pas la Chambre à les lire; je donne seulement les résutlats.

Si l'on considère que la première qualité de blé canadien est supérieure à la plus haute qualité de blé américain et qu'une différence de 2 cents est généralement considérée comme un équivalent juste, la moyenne du prix du blé américain pour la même qualité pendant la dite période serait de: à Minneapolis 89.84, à Duluth 88.6, une différence de 4 cents en faveur de Duluth et d'environ 5 cents en faveur de Minneapolis. L'écart entre les blés commerciaux, de même qualité, généralement vendus sur échantillon, était beaucoup plus grand à ces deux points dans les Etats-Unis. Le cultivateur canadien prétend qu'il devrait avoir l'avantage de ces prix plus élevés. Pourquoi ne l'aurait-il pas? Y a-t-il des raisons suffisantes pour ne pas le lui accorder? Une des objections que l'on apporte est que si le blé canadien avait libre accès au marché de Minneapolis, les prix seraient égalisés des deux côtés de la frontière. Il y a beaucoup de force dans cet argument, et ceux qui liront les débats qui ont eu lieu dans le Sénat des Etats-Unis sur cette question, lorsque l'on a discuté le traité de réciprocité, particulièrement le discours du sénateur Gronna et autres sénateurs, pourront voir qu'il y un certain fondement à cette prétention. L'égalisation, cependant, ne veut pas dire que le prix du blé sur le marché de Minneapolis tomberait au niveau du prix de Winnipeg. Les probabilités sont que le prix à Winnipeg s'élèvera quelque peu et le prix à Minneapolis baissera; et ainsi le niveau s'établira. Les cultivateurs des prairies prétendent qu'à tout événement ils obtiendront pour leur blé un prix plus élevé que celui qu'ils reçoivent présentement.

Ils signalent en outre ce fait important bien connu, que les trois états situés immédiatement au sud des provinces de l'Ouest produisent du blé "dur", virtuellement la même variété de blé que celui des provinces de l'Ouest. Il se vend sur le marché de Minneapolis ou dans des petites villes des environs, une grande quantité de blé du printemps, mais le fait que les minoteries n'utilisent pas tout ce blé est démontré par ce renseignement qu'on m'a communiqué, que de la récolte de 1909 on a expédié de Duluth 54,000,000 de boisseaux de blé; de la récolte de 1910, 26,000,000 de boisseaux de blé; de la récolte de 1911, 25,000,000 de boisseaux; de la récolte de 1912, 78,000,000 de boisseaux, et de la récolte de 1913 à venir à ce jour, 45,000,000 de boisseaux. Ce qui prouve clairement que l'on produit plus de blé de printemps dans les états tributaires de ces minoteries qu'elles n'en ont besoin. Il est facile de voir conséquemment que les minoteries de Minnéapolis n'ont pas besoin de notre blé pour leur mouture, pas même pour la consommation des Etats-Unis.

Elles n'en ont pas besoin, non plus, pour faire de la farine pour le marché étranger. Permettez-moi de vous citer, à ce sujet, quelques mots tirés de la page O-98 du Tarif des Etats-Unis:

> Sur l'exporttation d'articles manufacturés ou produits aux Etats-Unis avec de la marchandise ou des matériaux importés sur lesquels on aura payé des droits de douane, le plein montant de ces droits payés sur la quantité de matériaux employés à la fabrication ou production de l'article exporté sera remboursé comme remise, moins 1 p. 100 desdits droits.

Mais il y a une autre clause:

Si, cependant, le produit principal est exporté, quand il le sera, on devra rembourser comme remise tout le montant des droits payés sur les matériaux importés qui auront été employés à la fabrication tant du produit principal que de ses dérivés, moins 1 p. 100, ainsi qu'il est prévu plus haut.

Ce qui veut dire que si la farine fabriquée avec du blé importé est exportée, les dérivés, comme le son, etc., resteront exempts de droits. Mais malgré cette disposition, on ne demande pas de blé de nos prairies, à Minneapolis, pour faire de la farine destinée à l'exportation.

Les minoteries de Minneapolis peuvent choisir, aux Etats-Unis, à même une quantité de blé considérable, le blé dont elles ont besoin, et laisser le reste s'acheminer vers l'étranger par voie de Duluth. Nos cultivateurs prétendent que tout le blé qu'on pourrait ajouter à cet excédent ne réduirait pas le prix payé aux Etats-Unis, et encore moins le prix payé à Duluth. C'est à Duluth que le grain quitte l'Ouest et que son prix devient sujet aux influences exercées sur le marché par les commerçants de l'Est et par ceux des pays où il est envoyé. Il paraît certain qu'on paie le blé plus cher à Duluth qu'à Winnipeg et à Fort-William. Voilà pourquoi nos cultivateurs prétendent que s'ils pouvaient vendre leur blé aux Etats-Unis ils en obtiendraient le prix qu'on paie à Duluth. Le prix de transport pour le rendre à Duluth correspondrait avec ce qu'il faut payer pour le rendre à Fort-William. Il y a une grande différence entre vendre du blé à Duluth et le faire passer en transit par les Etats-Unis. Dans le premier cas, les Américains peuvent le vendre chez eux à leur guise, ce que les commerçants ne peuvent faire dans aucun de ces deux cas. C'est surtout pour cette raison et à cause de prix moins élevés pour le transport par voie maritime que le blé est payé plus cher à Duluth. Quand les Etats-Unis auront cessé de produire plus de blé qu'il n'en consomment, ils commenceront à en importer. Les prix monteront, et pour les empêcher de monter davantage, les Etats-Unis inviteront tout l'univers à leur vendre du blé. Déjà la république Argentine, le plus fort concurrent du Canada concernant la production du blé, a adapté son tarif à celui des Etats-Unis et le blé et la farine de ce pays-là vont être admis en franchise chez nos voisins.

Afin d'empêcher le marché américain de devenir pour notre blé un marché libre, on dit aussi que nos compagnies de chemins de fer souffriraient de ce nouvel état de choses. Il est vrai que nos chemins de fer s'étendent de l'est à l'ouest et que si l'exemption de droits devait leur enlever leur trafic, elle serait fort dommageable. Mais leur enleverait-elle leur trafic? D'après les cultivateurs de l'Ouest, il n'en coûte pas moins cher pour expédier dans les états de l'Est, par voie américaine, le blé dur du Dakota, du Montana et du Minnesota qu'il en coûte pour expédier le blé des prairies canadiennes dans l'Est par voie canadienne. Les minotiers de Minneapolis n'ayant pas besoin de notre blé, nos chemins de fer pourront donc le rendre dans l'Est comme maintenant, puisque leur tarifs ne seront pas plus élevés que ceux des chemins de fer américains. Les frais de transport du centre de Dakota-nord jusqu'à Duluth sont, en moyenne, de 15 cents par 100 livres, c'est-à-dire les mêmes que depuis les champs à blé du Canada jusqu'à Fort-Williams. La distance d'un point à l'autre est aussi la même dans les deux cas. L'expédition par voie de Minneapolis coûterait 20 cents par 100 livres pour stationnement et transbordement, et 1 cent par minot pour déchargement. D'où les cultivateurs conclurent qu'il est impossible au commerçant de Minneapolis d'y amener notre blé, si ce n'est pour l'y réduire en farine. L'expédition par voie de Duluth ne coûtant pas moins cher que par voie de Fort-William, les cultivateurs demandent ce que les compagnies de transport peuvent bien avoir à craindre, et pourquoi, si nos tarifs doivent être abaissés comme l'a conseillé le ministre des Finances, nos chemins de fer ne transporteraient pas dans les états de l'Est le blé du Minnesota, du Montana et du Dakota.

Je signalerai à l'honorable ministre des Finances que la vraie route, en été, pour l'expédition du blé par eau, c'est le canal Welland; mais il manque de bateaux et l'on transporte le grain dans de grands bateaux à Port-Colborne, où on le transborde dans des bateaux de rivières. Port-Colborne est à environ 20 milles à l'ouest de Buffalo. Le taux de transport jusqu'à Buffalo était de 1 cent et demi par minot, à l'ouverture de la navigation, et de 2 cents par minot jusqu'à Port-Colborne, port qui ne peut être utilisé que par des bateaux canadiens. J'apprends qu'il en est de même pour les ports de la baie Georgienne. On dit que les navires canadiens demandent plus cher pour transporter le grain aux ports canadiens que les navires américains ne demandent

pour le transpoeter aux ports américains, et que les navires américains transportent le même grain à une plus grande distance pour moins cher. Mais nos lois concernant le cabotage nous empêchent d'employer des navires américains jusqu'à Port-Colborne.

Les cultivateurs de l'Ouest soutiennent aussi que l'établissement d'un marché dans les états de l'Est aurait pour effet d'affermir le prix du blé, et comme nous produisons le meilleur blé dur, les états de l'Est feraient concurrence à l'Europe pour en acheter. Ils disent aussi que le commerce de blé canadien est en grande partie centralisé et dirigé par une maison anglaise au détriment du protecteur canadien, et que l'ouverture d'un autre marché aurait pour effet de remédier à ce mal.

On prétend encore que si le blé était exempt de droits les minotiers canadiens en souffriraient. Certains minotiers qui ont visité Ottawa m'ont dit qu'ils n'auraient pas d'objection sérieuse à cette exemption de droits si les tarifs de transport de la farine par voie maritime étaient abaissés. Comment les minotiers de l'Ouest souffriraient-ils de cette exemption? demandent les cultivateurs. Le marché canadien dans l'Ouest est restreint et peut être approvisionné facilement, leur commerce consiste surtout en exportations, ils peuvent se procurer dans les champs voisins tout le blé dont ils ont besoin, qu'ils luttent contre les minotiers de Minneapolis qui paient un dixième de cent de plus par minot le blé canadien qu'ils achètent pour faire de la farine destinée à l'exportation. Ils ajoutent que quand le blé sera exempt de droits les minotiers de Toronto et de Montréal pourront tout aussi bien que nos voisins se procurer du blé mou, et que si à cause des droits actuellement imposés il en coûte plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis pour construire et outiller une minoterie, qu'on fasse disparaître ces droits dans la proportion qu'il le faudra pour assurer chez nous l'établissement d'une grande industrie.

Les cultivateurs de l'Ouest n'attachent pas d'importance à l'objection que l'on fait par rapport au son. Selon eux, mieux vaut un bon prix pour le blé qu'une augmentation d'une couple de piastres par tonne sur le son, et autant vaut une tonne de luzerne qu'une tonne de son pour engraisser le bétail, sans compter qu'une tonne de luzerne coûte moins cher. Enfin, ils trouvent que si la majorité du peuple, représentée par le Gouvernement actuel, décide que les intérêts de l'Ouest doivent être jusqu'à un certain point subordonnés ou sacrifiés à ceux de l'Est, ces intérêts eux-mêmes ou le gouvernement canadien devraient, en justice, opérer compensation ou faire en sorte que le blé de l'Ouest puisse se vendre aussi cher que s'il se vendait sur le marché américain.

Le prix du blé étant plus élevé à Minneapolis parce qu'il y a là des minoteries, pourquoi le Gouvernement n'établirait-il pas lui-même des minoteries dans l'Ouest. Il le peut en les rattachant aux élévateurs maritimes qu'il y a construits, en abolissant les droits dont sont grevés les matériaux qui entrent dans la construction des minoteries, en installant sur ses chutes d'eau et ses terrains carbonifères des outillages pour développer de l'énergie électrique qu'il distribuerait ensuite sans perte à la population des localités où seraient ces minoteries, et qui paierait volontiers la jouissance de cette amélioration. Le Gouvernement peut encore établir des minoteries dans l'Ouest s'il veut faire disparaître ou bien réduire certains prix de transport selon la distance jusqu'à la mer, et faire établir des tarifs convenables pour le transport de la farine par voie maritime. L'ouverture de la route de la baie d'Hudson devra avoir aussi pour effet de faire hausser le prix du blé en déterminant la réduction des prix de transport jusqu'à et sur l'océan, comme je viens de le dire. Je sollicite le Gouvernement d'accorder à tous ces divers points sa plus sérieuse considération.

M. LEMIEUX: L'honorable député voudrait-il faire réduire les droits sur les matériaux destinés à la construction des minoteries, pour le bénéfice exclusif de l'Ouest?

M. AIKINS: Pour encourager la construction et l'exploitation de minoteries. Ne fait-on pas de même dans l'Est, au sujet d'autres constructions? Pourquoi faire autrement quand il s'agit de créer une grande industrie? Et, entre parenthèse, cette grande industrie, l'ancien Gouvernement aurait dû la créer?

M. LEMIEUX: En quoi consisterait cette réduction?

M. AIKINS: Ce serait une question de proportion. Mais je pense bien que pas un député ne s'opposerait à une réduction ni même à une exemption de droit jugée nécessaire au progrès de l'agriculture, qui est notre principale industrie.

Je suis heureux de voir que l'honorable ministre des Finances n'a pas fait désespérer le cultivateur de l'Ouest de bénéficier d'une exemption de droit sur le blé, et qu'il est tout disposé à faire droit à toute deman-

de qui, en somme, ne sera pas préjudiciable aux intérêts du pays.

Un autre inconvénient pour le cultivateur de l'Ouest, c'est que son concurrent, le cultivateur américain, produit du blé à moins de frais que lui, surtout parce que ses machines lui coûtent, en moyenne, 7 p. 100 de moins, et ne lui coûtent aucun droit si elles sont de celles que mentionne l'article 391 du tarif actuel des Etats-Unis:

Machines agricoles: Charrues, herses à dents et à disques, étêteurs, moissonneuses, lieuses, forets pour fins agricoles, faucheuses, râteaux à traction animale, cultivateurs, machines à battre le grain, moulins à cylindre pour travailler le coton, machines destinées à la fabrication du sucre, chariots et tombereaux, et toutes autres machines agricoles de toute sorte et description, qu'elles soient ou ne soient pas mentionnées ici spécifiquement et qu'elles soient complètes ou par parties, y compris les morceaux nécessaires pour les réparer.

Le cultivateur américain a donc sur le cultivateur canadien l'avantage de tout ce qu'il paie de moins pour ces machines. Le ministre des Finances a réduit de 17½ à 12½ p. 100 les droits concernant "les lieuses, moissonneuses et faucheuses". Les cultivateurs lui en sont reconnaissants et ils lui demanderont de les protéger contre les manufacturiers si ceux-ci tentent de hausser leurs prix de façon à opérer compensation pour la réduction de droit qui vient d'être accordée.

On dit que si le cultivateur canadien de l'Ouest n'est pas sur un pied d'égalité avec sont concurrent américain, c'est parce que, s'il l'était, le manufacturier de machines agricoles de l'Est n'y pourrait plus tenir. Pourquoi dis-je de l'Est? Parce que les petites fabriques de Winnipeg et de Brandon ne peuvent guère s'appeler fabriques générales de machines agricoles. Les grandes fabriques sont dans l'Est. Voilà pourquoi le cultivateur de l'Ouest se plaint de ce que, dans l'intérêt du fabricant de l'Est, il doive faire venir ses machines de très loin en les payant plus cher que le cultivateur de l'Est.

Voilà ce que j'avais à soumettre à l'attention du Gouvernement. Durant ses quinzes années d'existence, l'ancien Gouvernement n'a rien fait pour établir des industries dans l'Ouest. S'il en avait établi, l'Ouest serait aujourd'hui plus prospère et n'aurait pas subi une telle dépression. Mais il n'avait pas foi en notre politique nationale; elle ne lui allait pas, il ne savait pas la manier, et comme un mauvais ouvrier, il ne savait que s'en plaindre. Son chef (sir Wilfrid Laurier) avait fait partie du gouvernement Mackenzie, qui était libre-échangiste, et il y avait puisé et absorbé les principes du libre-échange. Ce gouvernement fut battu en 1878 et l'on adopta la Politique nationale, une politique de protection.

Qu'arriva-t-il ensuite? L'ancien premier ministre, le chef actuel de l'opposition, changea-t-il de croyance? Pendant les élections survenues entre 1878 et 1896 il parcourut tout le pays en prêchant le libre-échange continental, l'union commerciale avec les Etats-Unis, le libre-échange tel qu'il est établi en Angleterre, et chaque fois le peuple lui répondit en lui infligeant une défaite.

S'apercevant qu'il fallait renoncer à cette manœuvre, il vint murmurer aux oreilles des industriels que le tarif ne serait pas aboli, et à la faveur de la question des écoles du Manitoba et du bill réparateur, il se hissa au pouvoir en 1896. Qu'arriva-t-il ensuite? Sans aucune politique, impuissants à en trouver une et se voyant nus, ils se couvrirent du manteau de la Politique nationale, qu'ils n'aimaient pas. Mais ils restèrent quand même étrangers au développement de l'industrie dans l'Ouest. En s'inspirant de notre politique nationale, ils y auraient établi de grandes industries, car l'objet de cette politique, c'est de créer des marchés dans le pays. Durant toute leur administration ils n'en ont créé qu'un seul dans l'Ouest: celui de Winnipeg.

Ceci a été fait par l'industrieuse, énergique et entreprenante ville elle-même en acquérant de la force motrice à bon marché. Qui a fait cela? Le Gouvernement libéral? Non pas, mais la ville qui, pour se procurer cette force motrice à bon marché, a dû contracter des obligations jusqu'à concurrence de 6 millions. Elle l'a fait indépendamment d'un Gouvernement qui, tout le temps qu'il a duré, n'a jamais eu d'amitié pour la province du Manitoba. Non seulement a-t-il omis d'y fonder des industries, mais il y a sacrifié les forces hydrauliques dans une large mesure.

Après avoir été quelque temps au pouvoir, nos adversaires ont pensé à faire en faveur des Etats-Unis un trou dans la Politique nationale dont ils s'étaient revêtus, à la présenter ensuite au pays et à lui dire qu'elle n'était plus faite pour le peuple du Canada. Puis, ils ont pensé à y mettre une pièce pour dissimuler ce trou, et la pièce qu'ils ont voulu y rattacher, ça été la convention douanière. Ayant vu l'habit, le peuple a su que ce n'était pas là la politique qui devait assurer le développement du pays. Nous ne voulons, a-t-il dit, avoir rien à faire avec ceux qui osent ajouter à cet habit, et il les a jetés par-dessus les remparts de l'opinion publique dans l'abîme où on les voit aujourd'hui. En les contem-

plant, dans le gouffre où il sont tombés, nous apercevons l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) qui, ayant toujours sous le bras sa petite échelle de libre-échange, la dresse au pied du mur, qu'il cherche à escalader afin de regagner la confiance du public. L'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) est là qui lui prête son appui. D'autres encore se demandent avec inquiétude comment ils vont pouvoir sortir de cette fosse. Le très honorable chef de la gauche a, lui aussi, une échelle de libre-échange qui ne le quitte jamais, et qu'il raccommode à l'aide de certains fils protecteurs qui lui permettraient de revenir au pouvoir. Quand il adresse la parole aux habitants de la ville d'Hamilton, la politique qu'ils leur propose comme devant faire la fortune du pays, c'est d'admettre en franchise les denrées alimentaires. Mais ce n'est plus là ce qu'il dit dans l'Ouest, où les cultivateurs savent trop bien que la libre entrée des denrées alimentaires amènerait une baisse de prix des choses qu'ils produisent. Bas à l'oreille des manufacturiers, il dit: Ne vous inquiétez pas, nous aurons soin de vous; mais aux gens de l'Ouest, il promet un débouché plus avantageux, celui des Etats-Unis en place de l'Est.

Voyons ce que d'autres pensent ou disent à ce même sujet. L'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean), grand-prêtre de la finance libérale a, lui aussi, exprimé son opinion sur cette question. J'aimerais à savoir pourquoi cette impatience qu'il témoigne d'accorder aux cultivateurs de l'Ouest le droit de vendre leur blé aux Etats-Unis. L'honorable député s'est prononcé bien clairement sur ce point, et je désirerais y appeler l'attention des cultivateurs de l'Ouest. Voici ce qu'il dit à la page 2712 des Débats:

Lorsque les états de l'Ouest furent arrivés à exporter en quantités considérables, ils purent disposer de leurs produits dans les états de l'Est, et il en est résulté que le cultivateur de l'Est souffrit de cette concurrence. Le même résultat se produira dans notre pays si l'Ouest augmente sa production de denrées agricoles, comme je le prévois et je l'espère. Il serait donc à l'avantage du cultivateur de l'Est que son concurrent de l'Ouest eût un débouché pour l'excédent de ses produits dans les états de l'Ouest ou du centre de la république voisine.

Combien l'honorable député est généreux! Il ne veut pas d'un marché dans l'est du Canada pour les produits de l'Ouest, bien que les fabriques et le marché domestique se trouvent dans l'Est. Plus loin, il dit:

N'avons-nous pas, je vous le demande, atteint ce degré de développement qui nous permet d'admettre, au bénéfice du consommateur, les denrées alimentaires en franchise.

Qu'est-ce que cela signifie? Il veut, dit-il, donner au cultivateur un marché avantageux, et il voudrait néanmoins faire admettre en franchise les denrées alimentaires. En d'autres termes, l'honorable député voudrait qu'on imposât à nos cultivateurs sur le marché canadien la concurrence du monde entier, et que l'on réduisît par là le prix de nos productions agricoles. Il ajoute:

La puissance d'achat de nos populations de l'Ouest serait augmenté si l'on y pouvait vendre le blé aux Etats-Unis seulement et nulle part ailleurs, et c'est ce que l'on y ferait si l'on y trouvait plus d'avantage qu'en le vendant ailleurs. La puissance d'achat du producteur serait en conséquence accrue et les importations de l'Ouest seraient beaucoup plus considérables. Ce nouvel état de choses amènerait à nos chemins de fer des marchandises d'un transport plus lucratif que celui du blé.

Ce qu'il veut, ce sont les marchés de l'Ouest pour le produit des manufactures de l'Est, mais il ne veut pas d'un marché dans l'Est pour le produit des terres de l'Ouest. Est-ce que cela est juste? C'est cependant la politique que préconise l'honorable député d'Halifax.

Et après, que dit l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff)? Voici ce que nous rapporte le compte rendu des débats:

Si l'on veut aider l'industriel à se créer chez lui un marché, que l'on mette de l'argent dans la poche des cultivateurs, afin qu'ils puissent acheter et payer les productions de l'industriel.

Ce que dit l'honorable député d'Assiniboïa aux cultivateurs de l'Ouest, c'est donc ceci: vendez votre blé ailleurs qu'au Canada, mais n'allez pas ailleurs acheter les objets manufacturés qu'il vous faut; prenez-les dans l'Est canadien. L'honorable député voudrait ôter au cultivateur toute protection, mais la continuer au fabricant. Est-ce là une politique équitable? Jusque-là son argumentation tend à démontrer qu'il faudrait enrichir le cultivateur en lui fournissant l'occasion de vendre ses produits chez nos voisins à un bon prix afin qu'il puisse payer chèrement le manufacturier canadien que l'on protège. Mais à la même page des Débats, l'honorable député dit:

Pourquoi ne pas supprimer le droit et donner au peuple la possibilité de se procurer sa nourriture à bon marché?

Est-ce là ce qu'il dit dans Assiniboïa? Dit-il aux cultivateurs de cette région qu'ils devraient faire concurrence à tous les pays du monde, même sur le marché national et,

par là, faire baisser le prix de leurs produits? Qu'il aille le dire dans Assiniboïa, et peut-être que les suites le porteront à réfléchir.

Je pense n'avoir pas besoin d'en dire davantage pour montrer que les membres de la gauche n'ont vraiment pas de politique, mais que chacun y tire de son côté, ne sachant point quelle politique suivre en commun. La seule politique qui convienne au Canada, c'est, à mon sens, de protéger tout d'abord l'industrie agricole et de faire par là que les cultivateurs et nos populations en général retirent le plus de bénéfice possible de nos produits. Le Canada est naturellement un pays agricole, et le peuple doit l'accepter comme tel. Cela étant, pourquoi vouloir rendre d'autres choses commercialement profitables par des moyens artificiels et ne pas faire d'abord valoir notre belle industrie nationale de l'agriculture.

Jusqu'à quel point le dernier ministère libéral a-t-il aidé l'agriculture dans l'Ouest ou ailleurs au Canada? La somme pour laquelle le gouvernement libéral a contribué, pendant l'exercice 1911-1912, qui a été le dernier de son administration, à l'encouragement de l'agriculture, ç'a été $1,489,973, alors que, pour l'exercice 1912-1913, cette somme a été portée par le Gouvernement actuel à $2,436,103, et, pour celui de 1913-1914, à $2,635,000. Et comment le dernier Gouvernement libéral a-t-il tenté de servir les intérêts de l'agriculture au moyen du tarif? Les libéraux nous disent aujourd'hui qu'il faudrait admettre les instruments agricoles en franchise. Mais est-ce là ce qu'ils disaient en 1911, et est-ce là ce qu'ils ont voulu en 1912, en 1913 et en 1914? Que disait la convention douanière? Qu'un droit de 15 p. 100 *ad valorem* grèverait les charrues, herses à dents et à disques, moissonneuses-lieuses et moissonneuses simples, foret et plantoirs agricoles, râteaux à cheval, scarificateurs, batteuses mécaniques, y compris ameulonneuses à air, empocheuses, peseuses, alimentateurs automatiques pour ces batteuses; et les parties complétées importées pour la réparation des articles qui précèdent; qu'un droit de 20 p. 100 *ad valorem* serait imposé sur les machines portatives, les arrachoirs à pommes de terre, les haches-fourrage, broyeurs à grain, tarares et le reste; aussi qu'un droit de 22½ p. 100 *ad valorem* frapperait les voitures de fermes et les parties complétées de ces voitures. Et ces droits devaient-ils être pour un temps? Voyons ce que dit sur ce point la convention à laquelle le Gouvernement libéral donnait son adhésion:

[M. Aikins.]

Si cette convention est ratifiée, nous espérons qu'elle restera en vigueur durant une période de temps considérable. C'est là seulement ce qui pourrait justifier les deux gouvernements d'avoir absorbé tant de temps et de travail à la préparation des mesures projetées.

On devait donc, comme on le voit, maintenir éternellement cette taxe sur les instruments aratoires, subordonnément aux caprices de la législation douanière américaine. Voici que l'on propose aujourd'hui cependant de les affranchir. L'honorable député de Westmorland (M. Emmerson) connaît cette maxime du palais: "Non quod dictum sed quod factum est inspicitur";—ce qu'il faut considérer, ce ne sont pas les dires mais les actes. Qu'ont fait les libéraux quand ils étaient au pouvoir? Voilà ce qu'il faut considérer. L'honorable député de Westmorland se souvient qu'à Rome, quand on a voulu y introduire la culture grecque, on a envoyé à Athènes acheter quelques belles statuts de marbre. Les Grecs étaient des gens pratiques, et, si dans ces statues il se trouvait quelque fente ou rupture, ils les dissimulaient à l'aide de la cire la plus fine, et les faisaient passer pour intactes. Mais les Romains ne furent pas lents à découvrir la supercherie. Ils mirent ces statues près du feu et, la cire se fondant, les défauts apparurent. Seules furent acceptées les statues où aucune cire ne se montrait. Les libéraux ont voulu faire de même et cacher les tares de leur politique, mais le peuple les a mis à l'épreuve et il les a rejetés à cause de leur mauvaise foi.

M. EMMERSON: Est-ce que cette expression est bien parlementaire?

M. FOSTER: Dans les circonstances, oui.

M. AIKINS: Comme on sait qu'ils manquent de sincérité dans leurs promesses. On ne les prend pas au sérieux quand ils offrent d'exonérer le blé ou les instruments aratoires. Les cultivateurs de l'Ouest savent fort bien d'où proviennent ces offres, qu'ils ont pesées et jugées insuffisantes.

Je tiens à signaler à l'attention de la Chambre les chiffres qui suivent, afin de montrer l'importance que prend l'agriculture.

Exportations agricoles.

	1912	1913
Grains..	$ 68,427,932	$ 97,941,341
Produit du grain—farine, etc..	16,956,870	20,833,371
Graines, lin compris..	4,000,023	17,357,056
Totaux..	$107,143,357	$150,145,661

Qu'en est-il de nos objets manufacturés? Notre exportation en 1912 d'objets manufacturés n'a été que de $35,838,284; en 1913, de $43,692,708. Cela montre que le Ca-

nada compte largement pour sa prospérité sur son agriculture et non sur la production de ses fabriques. Aussi, comme l'agriculture est la grande industrie de ce pays, au lieu d'interpréter la Politique nationale comme l'ont fait les libéraux au pouvoir, qui se sont bornés à une protection de l'industrie manufacturière, cette politique doit comporter une ensemble de mesures législatives assurant la mise en valeur au profit du peuple de toutes les ressources naturelles industrielles ou commerciales du pays dans toute son étendue. Au lieu de l'industrie, ce devrait être, il me semble, l'agriculture qu'il conviendrait d'exalter, et subordonner celle-là à celle-ci. Elle est pour le Canada la ressource principale d'où il doit tirer de quoi payer ses dettes et acquitter ses importations. Elle doit en conséquence être l'objet premier des soins du Gouvernement.

Qu'a fait pour l'Ouest l'ancien Gouvernement en ce qui regarde l'établissement de voies ferrées? Il a donné une subvention de $91,200 à un chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique, et de $374,606 au Nord-Canadien pour sa ligne de la rivière du Cygne; en tout, $465,806. Il a bâti environ 90 milles de la voie du Transcontinental national. Sur le pied d'environ $20,000 par mille, ce serait une dépense de $1,800,000. Il a dépensé pour les ateliers de Transcona $4,500,000, et, pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, $489,250; en tout, $7,255,056. Voilà, je crois, tout ce qu'il a fait directement pour l'Ouest. Il a fait au Grand-Tronc-Pacifique un prêt de 10 millions, qui sera remboursé. Il a garanti des obligations du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique pour un montant d'à peu près 50 millions; mais ces garanties seront rachetées, et elles ne deviendront jamais pour le Gouvernement actuel une charge pour le Trésor fédéral, pour la bonne raison que l'Ouest y pourvoira lui-même.

Qu'a fait l'ancien Gouvernement en vue de chemins de fer à établir dans les trois provinces des prairies? Il a laissé ce soin aux provinces elles-mêmes; si bien que le Manitoba se trouve avoir donné, en subventions et garanties, $25,076,399.75; la Saskatchewan (en garanties), $33,735,000 et l'Alberta ègarantiesî, $45,489,000; en tout, $100,300,399.75. Les libéraux ont voulu faire croire aux gens de l'Est qu'ils faisaient énormément pour l'Ouest, pendant que c'est l'Est qu'ils aidaient. Ils ont absolument négligé les populations de l'Ouest pour lesquells ils affichent aujourd'hui un si grand intérêt.

Les habitants de l'Ouest se sont aperçu que le ministère libéral les avait négligés. Ce Gouvernement a donné de l'aide aux chemins de fer dans ces trois provinces jusqu'à concurrence de 7 millions à peu près, comme je l'ai dit, lorsque, pour tous les chemins de fer du Canada, on avait dépensé une somme totale de $565,433,458.

Le très honorable chef de l'opposition dit: Nous avons bâti le Transcontinental au profit de l'Ouest canadien. Où l'ont-ils bâti ? Dans l'Est. Si l'on considère l'énorme dette contractée pour l'établissement de cette ligne, et qui s'élèvera à plus de 230 millions; si l'on considère que cette charge pèsera non moins sur les populations des prairies que sur celles de l'Est, on comprend que cela va être à perpétuité une meule au cou des habitants des provinces de l'Ouest. Deux cents millions à 3 p. 100, cela fait une dépense annuelle de six millions, qu'il faudra payer pendant quelques années et qui montent à près de $20,000 par jour ouvrable. Qui est-ce qui va payer cela? L'Ouest, avec une hausse du prix des transports.

M. EMMERSON: Est-ce que le Grand-Tronc-Pacifique n'a reçu du Gouvernement large mesure à même sa recette courante, de sorte que ce n'est plus une dette?

M. AIKINS: Dans les prairies, le Grand-Tronc-Paciqque n'a reçu du Gouvernement aucune aide autre que celle d'une garantie de ses obligations. Si mon honorable ami veut parler du Transcontinental national. .

M. EMMERSON: Oui, c'est de ce chemin que je parle.

M. AIKINS: Ceci est une autre affaire. Mon honorable ami veut donner à entendre que cettte ligne se paye avec sa recette ; mais est-ce que cela importe au Canada qui, en définitive, en fera les frais? Songez aussi à la taxe payée sur les matériaux employés à la construction de la ligne, taxe mise au compte du public et qui constitue une dette à payer de quelque manière par le Canada.

Songez au chiffre des obligations que le Canada aurait pu acquitter avec l'argent mis dans le Transcontinental. Si cette somme de 200 millions avait été dépensée dans l'Ouest, comme elle aurait pu l'être, c'aurait été pour lui un gage de prospérité, de même que pour l'Est et pour le Canada en général. Les Canadiens aujourd'hui vont avoir à porter le fardeau d'un chemin de fer inutile. Car, que le député de Westmoreland veuille bien me permettre d'y appeler son attention, le Canada avait, dès avant que l'on songeât à construire le Transcon-

tinental national, une ligne de fer déjà établie et mise en service d'un océan à l'autre. Cette ligne longeait au nord le lac Supérieur et elle suffisait au transport des grains de l'Ouest. Une seule fois seulement, en 1912, il y a eu encombrement. Le grain, cette année-là, avait souffert de l'humidité, et, pour qu'il ne fût pas détruit par les chaleurs, on a dû en hâter l'expédition pendant l'hiver et quand il y avait encore de la neige et de la glace sur la voie. Cette ligne du Pacifique-Canadien, longue de 2,900 milles, a coûté énormément.

De même que l'honorable député de Calgary (M. Bennett), j'ai été un temps avocat du Pacifique-Canadien. Nous en sommes complètement séparés aujourd'hui. Il m'a été donné de constater certains faits que je puis, il me semble, faire connaître sans me rendre coupable d'un abus de conscience. Construit par une administration conservatrice, cette ligne y compris la ligne qui passe au nord du lac Supérieur, a coûté au pays 35 millions. Les terres cédées à la compagnie lui ont valu $13,500,000, et la subvention en argent a été de 25 millions, une partie de la subvention en terres a été subséquemment rachetée pour la somme de 6 millions, ce qui porte le total à près de 31 millions. Sur la vente de ses 65 millions d'actions, la compagnie a réalisé à peu près 30 millions.

M. LEMIEUX: Et les droits de douane, qu'en faites-vous?

M. AIKINS: C'est vrai, et nous allons faire aussi entrer cela en ligne de compte, s'il plaît à l'honorable député d'attendre. La compagnie a emprunté $44,250,000. Ceci fait un total d'environ $153,750,000. Ajoutez à cela, si vous le voulez, les droits de douane, et supposons que ces 2,900 milles de voie ont coûté 75 millions; puis, comparez cette somme avec celle de 234 millions que vont coûter les 1,804 milles du Transcontinental national.

M. EMMERSON: Laquelle de ces lignes appartient à l'Etat?

M. AIKINS: Laquelle appartient à l'Etat? Mais l'Etat est-il propriétaire du Transcontinental national? Il le devrait, si ce chemin lui était vraiment avantageux. Il a convenu de le céder à la compagnie du Grand-Tronc. Dans aucun cas, il ne se ferait gloire d'en être propriétaire.

Mais il y a plus: quoique cette ligne du Pacifique-Canadien ait généralement suffi au trafic de l'Est avec l'Ouest, l'ancien gouvernement n'a pas laissé de garantir les obligations du Nord-Canadien jusqu'à concurrence de 35 millions, si je ne me trompe, pour la partie de sa ligne qui est au nord du lac Supérieur. Ensuite, bien qu'il n'eût pas été impossible, à ce que l'on m'assure, de rattacher au Grand-Tronc la ligne du Nord-Canadien pour obtenir un deuxième transcontinental, l'ancien Gouvernement ne l'a pas voulu, et, sachant qu'il y aurait une deuxième ligne, le Nord-Canadien s'est chargé de construire le Transcontinental national à des frais si considérables que l'entreprise devait ne procurer aucun profit. J'oserai dire que jamais de notre temps cette ligne ne donnera des profits au Trésor. Il vaudrait presque mieux ne pas songer pour le présent à la mettre en service et abandonner une entreprise qui va être pour le peuple une source constante de dépense.

M. LEMIEUX: Avec la permission de l'honorable député, je lui ferai une question. Les chiffres qu'il mentionne datent de 1880; mais s'est-il consulté avec mon honorable ami de Calgary sur ce que le Pacifique-Canadien a dépensé depuis pour rebâtir cette ligne? Ce serait autant à ajouter.

M. AIKINS: Pourquoi nous consulter au sujet d'une affaire qui ne nous concerne aucunement? Ces améliorations dont parle l'honorable député, le peuple canadien n'a jamais été appelé à les payer; il ne l'a pas fait, et cette ligne a été administrée avec tant d'économie qu'elle a pu—quoique ce doit être, au sentiment des membres de la gauche, une ligne de bien peu de valeur en comparaison de leur transcontinental—elle a pu, dis-je, gagner de quoi faire les frais de perfectionnements qui n'ont pas coûté un sou au pays.

M. LEMIEUX: Combien ont-ils coûté à la compagnie?

M. AIKINS: C'est affaire à elle de le dire. Je ne suis pas dans ses secrets, et je n'ai aucun rapport avec elle depuis que je fais partie de cette Chambre, non plus que mon honorable ami de Calgary. Ce que je puis dire, cependant, et vous le savez, c'est que rien des améliorations faites sur cette ligne n'a été payé sur les fonds publics.

Qu'a fait le Gouvernement actuel pour des chemins de fer dans l'Ouest? En ce moment il fait construire le chemin de fer de la baie d'Hudson, et, le 24 mars 1914, il avait été payé au compte des frais d'établissement de cette ligne la somme de $5,192,625. Il a de plus garanti les obligations de l'Alberta en faveur du Nord-Canadien jusqu'à concurrence de $3,570,000. Comparativement à la négligence et à l'indifféren-

ce du ministère précédent pour les provinces de l'Ouest, on voit que le Gouvernement actuel les traite assez bien.

Qu'a fait l'ancien Gouvernement relativement aux ressources naturelles de l'Ouest? Je ne parlerai pas davantage des forces hydrauliques du Canada; je ne dirai rien non plus de la ruineuse gestion des terres publiques. C'est là une affaire sur laquelle je pourrai revenir dans une autre occasion. Qu'espérons-nous, dans l'Ouest, que va faire le Gouvernement au sujet du commerce? Nous espérons qu'il va frapper d'un droit le maïs. Pendant l'exercice expiré le 31 mars 1913, il a été importé au Canada 6,207,698 boisseaux de cette céréale, et 12,684,965 boisseaux au cours de l'exercice écoulé le 31 mars 1912. Si le Gouvernement désire encourager les populations de l'Ouest, qu'il impose une taxe sur le maïs. Pour l'engraissement des bestiaux, l'orge et les autres grains sont tout aussi bons que le maïs obtenu des Etats-Unis; et pourquoi l'Est canadien n'encouragerait-il pas l'Ouest en lui prenant son orge et son avoine de préférence au maïs américain?

Un autre point que je désire soumettre au cabinet conservateur, ce serait de favoriser la culture du lin et l'industrie linière. Je crois que cette question est présentement à l'étude, et si le Gouvernement, comme je l'espère, veut bien aider et encourager cette industrie, le peuple de l'Ouest y trouvera un grand avantage, en ce qu'il écoulera plus aisément ses lins et sa paille de lin, et qu'il pourra acheter à bas prix de la ficelle d'engerbage qui, alors, se fabriquera dans l'Ouest pour le besoin des cultivateurs des prairies.

Un sentiment que les journaux expriment parfois et que des membres de cette Chambre ont exprimé aussi se trouve reproduit dans la coupure de journal que j'ai à la main et qui a trait au récent discours de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff):

> Ce qu'il veut dire, c'est que l'on ne donne pas aux cultivateurs de l'Ouest l'occasion d'ajouter, aux dépens des autres citoyens du Canada, à ce que contiennent leurs bourses déjà bien remplies.

C'est là une insinuation méchante. Ce sentiment que l'on me dit régner dans l'Est, je l'attribue dans une très large mesure à cette habitude qu'avait l'ancien Gouvernement de faire savoir aux gens de l'Est ce qu'il avait fait pour l'Ouest. Que l'on me permette à ce propos de mentionner quelques faits. Le tableau qui suit indique ce que le Trésor a tiré des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta et la dépense qu'il y a faite pendant l'exercice clos le 31 mars 1913, non compris les sommes déboursées au compte du capital:

Recettes.	
Recettes douanières, moins remises et remboursements	$20,689,883 82
Recettes de l'accise	2351,497 25
Recettes postales	3,578,997 53
Revenus des terres fédérales, déduction faite de la dépense	939,402 71
	$27,559,581 31
Dépenses.	
Douanes—Salaires, etc.	$ 420,369 79
Revenus intérieurs—Salaires, etc.	52,559 09
Postes	3,156,123 51
Gendarmerie à cheval	665,725 98
Administration de la justice	220,579 39
Pénitenciers	203,066 80
Bâtiments administratifs	735,257 39
Ports et rivières	146,041 53
Dragages	50,139 70
Lignes télégraphiques	53,613 53
Immigration — Dépense dans l'Ouest canadien, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et en Europe	721,735 00
Affaires indiennes	856,797 00
Agriculture	467,378 80
Subventions	6,458,851 65
Proportion des frais généraux, y compris ceux de législation, des administrations centrales et de la milice, l'intérêt sur la dette publique, le service naval, les fonds d'amortissement, etc., établie au prorata de la population	6,920,867 43
Dépense totale	$21,119,087 04
Recettes totales	27,559,581 31
Dépenses totales	21,119,087 04
Solde au crédit de l'Ouest	$ 6,440,494 27

La plus grande partie des importations de Fort-William et de Port-Arthur sont pour la consommation dans les provinces de l'Ouest; et si, pour y aller largement, le tiers des marchandises inscrites comme importations de ces bureaux, surtout de la houille (la proportion peut être plus faible), est consommé dans ces villes et par la population de l'Ontario à l'ouest de Fort-William et sur le chemin de fer, nous avons le résultat suivant:

Total des droits versés.	
Fort-William	$ 2,064,383 61
Port-Arthur	887,308 91
	$ 2,951,692 52
Moins un tiers (voir ci-dessus)	983,877 50
Contribués par les provinces de l'Ouest	$ 1,967,815 02

Le total des droits perçus sur les importations du sucre passant par les ports de la Colombie-Anglaise pendant l'année s'est

élevé à $1,015,775.86. Si l'on déduit la proportion de cette somme attribuable à la Colombie-Anglaise au prorata du nombre de ces habitants, $233,628.25, il reste une somme de $782,147.61.

De mes conversations avec des négociants tant de l'Est que de l'Ouest, il ressort que, sur les marchandises utilisées ou consommées dans l'Ouest, soit articles de fabrication importés dans l'Est puis expédiés vers l'Ouest, soit articles utilisés dans les manufactures de l'Est et ensuite expédiés vers l'Ouest, la proportion de l'excédent des droits perçus dans les ports à l'est de Fort-William serait d'au moins la moitié par rapport à ceux payés dans les centres des provinces de l'Ouest, ce qui donnerait une somme de $10.544,841.41.

Qu'on me permette de récapituler:

Recettes.

Recettes perçues directement dans les provinces de l'Ouest, suivant état	$27,559,581 31
Proportion approximative des droits versés sur les importations de sucre de la Colombie-Anglaise	782,147 61
Proportion approximative des droits versés sur les importations de Fort-William et Port-Arthur	1,967,815 02
Proportion approximative des droits versés dans les ports de l'Est	10,344,841 41
	$40,654,385 35

Dépenses.

Dépenses soldées directement sur le revenu des provinces de l'Ouest, suivant état (y compris contribution proportionnelle pour administration civile, etc.)		$21,119,087 04
Elévateur de tête de ligne à Port-Arthur		473,578 80
Compte du capital—		
Rapide de Saint-André	$ 36,904 62	
Chemin de fer de la baie d'Hudson	1,099,063 15	
		1,135,967 77
		$22,728,633 61
Recettes		$40,654,385 35
Dépenses		22,728,633 61
Excédent au crédit des provinces de l'Ouest		$17,925,751 74

Proportionnellement au chiffre de leur population, porté au recensement de 1911, les trois provinces de l'Ouest auraient versé au Trésor en 1913, approximativement, la somme de $33,500,000. Si l'on tient compte de la rapide augmentation de la population depuis 1911, et aussi de cette circonstance que la population de l'Ouest consomme une plus forte proportion de marchandises imposables que celle d'aucune autre province, on reconnaîtra que cette évaluation de $40,000,000 est à peu près exacte.

J'en viens maintenant à la période du ministère précédent. Voici un état des recettes et des dépenses des provinces de l'Ouest pour l'exercice financier clos le 31 mars 1912:

Recettes.

Recettes perçues directement dans les provinces de l'Ouest	$19,551,769 58
Proportion approximative des droits versés sur les importations de Port-Arthur et Fort-William, les deux tiers	1,643,314 19
Proportion approximative des droits versés dans les ports de l'Est, la moitié	7,044,343 71
Proportion approximative des droits versés sur les importations de sucre de la Colombie-Anglaise	591,415 80
	$28,830,843 28

Dépenses.

Dépenses courantes (y compris contribution proportionnelle aux frais des administrations centrales, etc.)		$116,040,495 51
Dépenses d'établissement:		
Rapide de Saint-André	$ 50,939.49	
Chemin de fer de la baie d'Hudson	159,632.00	
		210,571 49
		$16,251,067 00
Recettes		$28,830,843 28
Dépenses		16,251,067 00
Excédent approximatif au crédit des provinces de l'Ouest		$12,579,776 28

Voici un état semblable pour l'exercice financier clos le 31 mars 1911:

Recettes perçues directement dans les provinces de l'Ouest	$15,781,467.36
Proportion approximative des droits sur les importations par Fort-William et Port-Arthur	803,803.60
Proportion approximative des droits versés dans les ports de l'Est	5,188,997.02
Proportion approximative des droits versés sur les importations de sucre de la Colombie-Anglaise	505,846.11
	$22,280,114.09

Dépenses.

Dépenses soldées directement sur le revenu des provinces de l'Ouest (y compris contribution proportionnelle pour frais d'administration centrale, etc.)	8,041,538.71

Dépenses d'établissement:		
Chemin de fer de la baie d'Hudson. . .	$184,149.81	
Rapide de Saint-André..	55,174.36	239,324.17
		$14,238,575.38
Revenu, approximatif..		$22,280,114.09
Dépenses..		14,238,575.38
Excédent approximatif au crédit des provinces de l'Ouest.. ..		8,041,538.71

On observera que la somme dépensée directement sur le revenu dans les trois provinces de l'Ouest est de $13,979,000, ce qui, en ajoutant les dépenses d'établissement relatives au chemin de fer de la baie d'Hudson, $184,148, et au rapide Saint-André, $55,-174, laisse un excédent de $8,041,538 dont l'Ouest n'a pas bénéficié. Et cependant, nos adversaires s'écrient: Avec quelle injustice l'Ouest n'est-il pas traité par le Gouvernement actuel!

M. MARCIL: L'honorable député a-t-il les chiffres de 1896 à mettre en regard de ceux de 1911? Les chiffres indicatifs du progrès du Canada depuis quinze ans seraient très intéressants.

M. AIKINS: J'ai ici l'indication des dépenses imputables sur le capital faites par le ministère précédent dans l'Ouest ces premières années, à l'exclusion des dépenses sur les terres du domaine fédéral. Le gouvernement fédéral a retiré de la vente et de la location des terres du Dominion plus de $42,583,162. Il a dépensé quelque chose pour les études topographiques et les frais nécessaires de vente et autres de même nature, lesquelles dépenses ont été soldées sans doute sur les recettes ordinaires provenant des terres du domaine fédéral. Mais je ne crains pas de dire que les $42,583,162 provenant des terres du domaine public dans ces trois provinces de la plaine centrale ne solderont pas seulement le montant de l'indemnité versée à la compagnie de la baie d'Hudson, $1,460,000, mais solderont aussi tous les frais d'administration de ce domaine avec intérêt.

En l'année 1897, sous le régime libéral, il ne fut fait aucune dépense imputable sur le capital, sauf pour les terres du domaine fédéral. En 1898 et en 1899, ce fut la même chose. En 1900, on appliqua à l'amélioration du rapide de Saint-André la magnifique somme de $6,501 imputable sur le capital. En 1901, $15,000 furent dépensés à compte capital; en 1902, $9,584.76; en 1903, $62,000; en 1904, $17,000; en 1905, $4,014. En 1906, il fut dépensé une certaine somme sur les terres du domaine fédéral, mais rien à part cela. En 1907, la somme de $97,213 fut dépensée en vue de rendre navigable le rapide de Saint-André; et en 1908, $261,000 furent appliqués au même objet. En 1909, la dépense fut de $300,000 et en 1910, de $53,000. J'ai déjà indiqué les chiffres de la dépense pour 1911 et 1912. Quelles magnifiques dépenses le ministère précédent a faites dans l'intérêt de la population de l'Ouest canadien! En 1911, sur un excédent de plus de 8 millions fourni par les provinces de la plaine centrale, il a été dépensé $239,324; en 1912, avec un excédent de $12,700,000, seulement $210,571 furent dépensés; en 1913, contre un excédent de $17,925,000, $1,135,967 seulement furent dépensés. N'ont-ils pas raison d'être fiers du résultat! Quelle reconnaissance les cultivateurs de l'Ouest canadien ne doivent-ils pas au ministère précédent qui leur a montré de si grands égards.

M. MARCIL: L'honorable député ne tient-il donc aucun compte des fortes sommes dépensées par le Canada en vue d'ouvrir l'Ouest canadien à la colonisation et y diriger le flot de l'immigration?

M. AIKINS: Quelles dépenses ont été faites en vue d'ouvrir l'Ouest canadien à la colonisation?

M. MARCIL: N'avons-nous pas attiré au Canada depuis quinze ans un million d'immigrants?

M. AIKINS: Mais comment y ont-ils été attirés? Ce sont les paquebots et les chemins de fer qui nous les ont amenés.

M. MARCIL: Mais c'est grâce à l'initiative du Gouvernement, et du peuple canadien et aux subventions qu'ils ont votées.

M. AIKINS: Ils ont voté des sommes prélevees sur les recettes provenant de l'Ouest. En outre, le Canada a retiré des millions du commerce de l'Ouest. Je suis heureux que l'honorable député ait parlé, je crois qu'il partage l'opinion courante quant aux bienfaits dont l'Ouest aurait été comblé par l'Est. On a affirmé ici et ailleurs que la population établie à l'est du lac Supérieur a fait de grands sacrifices dans l'intérêt de l'Ouest. Comment? Eh bien, dit-on, n'avons-nous pas construit le chemin de fer Pacifique-Canadien? Songez-y donc, ô honorable député de Calgary, la population de l'Est a construit le Pacifique-Canadien? J'ai indiqué le montant de la dépense sur le Pacifique-Canadien et comment elle a été soldée. Bien plus, je soutiens que la population de l'Ouest supporte le fardeau de la dépense du Pacifique-Canadien dans une

mesure toute aussi grande que la population de l'Est. Voyez ce que fait l'Ouest canadien pour l'Est canadien. Nous savons que le Canada a dû dépenser $8,790,000 pour construire le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et à peu près $97,138,379 pour construire l'Intercolonial. Les habitants de l'Ouest auraient tout autant raison de dire: Voyez ce que nous faisons pour les habitants de l'Est; nous avons mis l'épaule à la roue et soulagé la population de l'Est de toute notre contribution aux frais d'établissement de ces chemins de fer, et cela sans la moindre récrimination. Voyez l'énorme dette que nous avons au Canada. Nous avons pourvu à nos propres besoins dans l'Ouest, et nous avons assumé notre part du fardeau de l'ancienne dette du Canada. Ce qui ne les empêche pas de dire: Nous avons construit pour vous le chemin de fer Transcontinental national. Vraiment? Où le chemin de fer Transcontinental national est-il établi? Il couvre 1,804 milles de longueur, dont 1,700 milles se trouvent dans l'est du Canada. Pourquoi? Pour mettre les habitants de l'est du Canada à même d'expédier leurs articles de fabrication vers l'Ouest canadien. Merveilleuse générosité!

J'ai déjà fait observer que le chemin de fer Transcontinental national n'avait pas été construit seulement pour le trafic. Le très honorable gentleman qui est le leader de l'opposition, nous a déclaré qu'une des principales fins du chemin de fer Transcontinental national c'était de favoriser la colonisation de cette admirable vallée, de 700 milles de longueur et de 200 ou 300 milles de largeur, qui occupe le nord de cette grande province d'Ontario. Est-ce bien là d'un grand intérêt pour les habitants de l'Ouest canadien? Que la population de l'Est supporte ses propres charges et remplisse les devoirs qui lui incombent de ce fait, mais n'inscrivez pas au débit de la population de l'Ouest canadien une dépense qui ne lui est d'aucune utilité et constitue une charge perpétuelle pour elle, ce chemin de fer Transcontinental national. On entend dire,—et d'honorables députés l'ont déclaré en cette Chambre,—nous, habitants de l'Est, nous avons construit pour votre usage le Nord-Canadien, et qu'avons-nous fait en retour? Laissez-moi vous dire que les subventions qui ont été votées pour cette voie ferrée, l'ont été non pas en faveur du Nord-Canadien de l'Ouest, mais au Nord-Canadien d'Ontario. Je vous ai déjà expliqué cela par le menu.

[M. Aikins.]

Quelques députés ont l'amabilité de dire: Voyez, nous vous construisons un élévateur à Calgary. Songez-y donc, ô honorables représentants de Calgary! Nous construisons un élévateur à Moosejaw, et tout cela se fait aux frais du Dominion et dans l'intérêt des habitants de l'Ouest! Toute cette dépense a été soldée, je le répète, avec le revenu contribué par l'Ouest, et il est resté un énorme excédent qui a été dépensé sur d'autres points du Canada. Ils disent encore: Nous sommes à construire pour la population de l'Ouest un élévateur de tête de ligne à Fort-William, et, même davantage, un autre élévateur maritime à Montréal! Songez à ces lourds sacrifices que les habitants de l'Est se vantent de faire au profit du pauvre cultivateur de l'Ouest. Que Dieu vienne en aide à ce pauvre cultivateur, si c'est là l'idée que s'en font certains habitants de l'Est. Les cultivateurs de l'Ouest sont des hommse méritant ce nom, des hommes libres, non pas des serfs. Ils ne s'adressent pas à l'Est en qualité de suppliants. Ils prétendent que l'ancien ministère n'a jamais bien rempli son devoir envers l'Ouest, qu'il n'a jamais compris l'à-propos de stimuler l'établissement d'industries dans ces provinces de l'Ouest et leur mise en valeur, et que celles-ci souffrent en conséquence de cette apathie.

Je ne poursuivrai pas davantage l'examen de ce sujet, sauf pour dire que les cultivateurs de l'Ouest sont bien disposés à l'égard des habitants de l'Est, et que toute la population de ces provinces de la plaine centrale sont d'aussi bons Canadiens que ceux qui vivent dans l'Est. Ces habitants de l'Ouest ont l'esprit canadien, l'esprit qui convient à des hommes libres, l'esprit d'indépendance, l'esprit de ceux qui n'acceptent d'aumônes de personne, mais ils exigent qu'on les traite sur un pied de parfaite égalité avec les habitants de l'Est. Ils ont conscience de leurs droits, et en ayant conscience, ils ont le courage de les faire valoir. Nous ne voulons pas d'injustice, disent-ils. Mettez-nous dans les conditions voulues pour prospérer; placez-nous dans des conditions où, grâce à notre activité et à notre intelligence, nous pourrons assurer notre bien-être et nous montrerons alors à toute la population du Canada que nous pouvons tirer suffisamment de la terre pour nous soutenir et aider l'Est à se libérer de la dette de l'ancien Canada; nous nous acquitterons envers lui comme des hommes.

M. WILLIAM A. BUCHANAN (Medicine-Hat): Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Brandon (M. Aikins), qui vient de

reprendre son siège, est un avocat distingué, de beaucoup d'expérience au barreau, ayant eu à plaider beaucoup de causes, les unes bonnes et les autres mauvaises; et il me paraît aujourd'hui avoir mis en œuvre les talents de l'avocat qui, chargé d'une mauvaise cause, s'en tire comme il peut en vilipendant la partie adverse.

M. AIKINS: Est-ce que l'honorable député n'approuve pas dans une certaine mesure les vues que j'ai exprimées concernant le blé et l'agriculture?

M. BUCHANAN: Ce que je désire relever dans le discours de l'honorable député préopinant, c'est ce qu'il a dit au sujet de l'attitude du Gouvernement sur la question du blé et la réduction des droits sur les instruments agricoles. Mais avant d'aborder ce sujet, je désire signaler certaines choses à l'attention de l'honorable député. Il a vécu dans l'Ouest canadien beaucoup plus longtemps que moi, et il est quelque peu au courant de l'histoire de ce pays antérieurement à 1896. Il est aussi quelque peu au fait de ce qui s'est passé dans l'Ouest canadien depuis 1896 jusqu'à l'époque actuelle. Il sait que l'Ouest canadien était dans un état de marasme en 1896, et que ce n'est qu'après l'arrivée du parti libéral aux affaires cette année-là, et l'inauguration d'une politique active d'immigration, que l'Ouest commença à se développer. Ceux qui sont venus dans l'Ouest canadien, ces années dernières, y sont venus grâce à la propagande de recrutement des immigrants instituée par le gouvernement libéral, et le progrès de l'Ouest canadien est l'effet des mesures ainsi prises par les pouvoirs publics. Lorsque le Gouvernement libéral eût constaté que des centaines de mille cultivateurs attirés par lui vers nos bords, produisaient plus de grain qu'il n'en fallait pour la consommation du Canada et de la métropole, il fut assez perspicace pour déposer une mesure douanière grandement à l'avantage des colons, mesure qui aurait augmenté la prospérité du Canada et aurait engagé d'autres colons à venir se fixer parmi nous. Lorsque l'honorable député parle de la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement antérieur et lui reproche de n'avoir rien fait, ou à peu près rien, pour l'Ouest canadien, je dois lui faire observer que l'Ouest canadien n'existait pour bien dire pas avant que le parti libéral eût été porté au pouvoir en 1896.

L'honorable député a affirmé, en outre, que le parti libéral n'avait rien fait pour encourager les industriels à se diriger vers l'Ouest canadien et à y prendre pied. Mais nombre d'industries n'y ont-elles pas surgi ces années dernières? Seulement ces industries ont été de celles dont l'établissement était favorisé par les conditions du milieu, industries à même d'utiliser la matière première produite sur place. Le Gouvernement conservateur détient les rênes du pouvoir depuis 1911, et je demanderai à l'honorable député ce que ce Gouvernement a fait pour stimuler l'installation d'industries dans l'Ouest canadien. Il n'a rien fait de plus que ce que l'ancien Gouvernement avait fait de 1896 à 1911. Il s'établira des industries dans l'Ouest canadien lorsque la population y sera prospère, lorsque les terres seront occupées et lorsqu'il s'y trouvera des débouchés pour les produits. Le présent Gouvernement, s'il est désireux d'encourager la colonisation des terres et l'établissement d'industries dans l'Ouest canadien, devra adopter une politique productive de bien-être et de prospérité.

Un autre reproche de l'honorable député qui m'a paru injuste à l'égard de l'ancien Gouvernement, c'est celui de n'avoir rien fait pour réduire les tarifs-marchandises dans l'Ouest canadien. Dès la deuxième session qui suivit l'arrivée au pouvoir du parti libéral, en 1896, il affecta des fonds à l'établissement du chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau et cette mesure contenait une disposition réglementant le tarif-marchandises et réduisant même les taux en vigueur jusque-là. Ce même gouvernement créa, d'autre part, la commission des chemins de fer, et quelle initiative ministérielle autre que l'établissement de cette commission est-il nécessaire que je signale à l'honneur de l'ancien Gouvernement? N'a-t-elle pas fait plus en matière de réglementation des tarifs et de réforme des abus dont souffrait le peuple de la part des compagnies de transport, que les conservateurs n'ont jamais fait durant toute la période de leur exercice du pouvoir entre 1878 et 1896?

M. AIKINS: Je prie l'honorable député de dire si la commission des chemins de fer est établie dans l'intérêt du Canada tout entier, ou si elle existe particulièrement dans l'intérêt de l'Ouest canadien?

M. BUCHANAN: Elle existe assurément à l'avantage du Canada tout entier—je m'empresse de le reconnaître,—mais, d'un autre côté, elle a grandement profité à l'Ouest canadien. A entendre l'honorable député, on croirait que la commission des chemins de fer n'a absolument rien fait dans l'intérêt de l'Ouest canadien. Et la décision que vient de rendre la commission des chemins de fer au sujet des tarifs-marchandises? Ce fut là une victoire pour les deux gouvernements libéraux de l'Ouest ca-

nadien, celui de Saskatchewan et celui d'Alberta, qui se firent représenter par des avocats devant la commission des chemins de fer lorsque l'affaire y fut entendue. Par cette décision, les tarifs se sont trouvés très notablement réduits. Honneur aux gouvernements libéraux de ces deux provinces pour avoir si fortement présenté leur cause devant la commission des chemins de fer.

L'honorable député ne voit pas l'utilité du chemin de fer National transcontinental. Mais il me semble que l'établissement du chemin de fer National transcontinental a quelque influence, et aura quelque influence à l'avenir, sur l'abaissement des frais de transport, et activera cette concurrence dont nous avons si grand besoin dans l'Ouest canadien. Le parti libéral a fait preuve d'une rare prévoyance en décidant l'établissement du chemin de fer National transcontinental. Il a été assez perspicace pour prévoir que l'Ouest canadien, avant bien des années, compterait une population de plusieurs millions d'habitants, si son programme de recrutement des immigrants et de réforme du tarif était appliqué. Il s'est rendu compte que l'établissement de cette voie ferrée était nécessaire et il a déterminé l'exécution du projet. L'avenir fera voir de quel grand discernement le parti libéral a fait preuve en inaugurant cette vaste entreprise de chemin de fer, en même temps qu'il fera jouir la population, tant de l'ouest que de l'est du Canada, des inestimables bienfaits assurés par cette voie de communications.

J'aborde maintenant certaines questions d'un intérêt vital pour l'Ouest canadien. Les modifications du tarif dont on a saisi la Chambre ne sont pas de nature à réjouir les habitants de l'Ouest. Je n'entends pas me faire ici le porte-voix de préoccupations de clocher. Je suis Canadien, j'habite l'Ouest canadien, mais c'est dans l'est du Canada que je suis venu au monde, et je tiens tout autant au développement de l'Est qu'à celui de l'Ouest, car je crois que l'un est inséparable de l'autre. Telle est l'attitude que je veux prendre dans la discussion de ces questions ce soir. Nous habitants de l'Ouest nous avons des griefs, et des griefs qui ont un fondement réel, et je suis surpris d'entendre certains honorables députés de la droite en parler à la légère. Depuis 1896 jusqu'au moment actuel, c'est le développement de l'Ouest canadien qui a été la cause de la prospérité et des progrès du reste du Dominion. Si l'Ouest canadien ne s'était pas peuplé après 1896, ou si l'œuvre de la colonisation ne s'y était pas poursuivie plus activement qu'entre 1878 et 1896, qu'en serait-il résulté pour l'est du Canada? Les choses y seraient restées au même point qu'entre 1878 et 1896. Je soutiens que l'immigration dans l'Ouest canadien de milliers et de milliers de personnes originaires de tous les points du globe, et leur établissement sur les terres fertiles de cette partie du Dominion, ont fait plus pour assurer la prospérité industrielle de l'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes qu'aucun tarif protecteur mis en vigueur dans notre pays. Je vois la cause de la prospérité dont nous avons joui dans ce mouvement de l'immigration vers nos terres. Si nous voulons que cette ère de prospérité ait quelque durée, persistons dans cette ligne de conduite, continuons à installer les groupes d'immigrants sur les terres inoccupées de l'Ouest. On dira peut-être dans l'Est que l'Ouest s'est peuplé aux dépens de l'est du Canada, et surtout aux dépens des campagnes de l'Est. Mais au point de vue des intérêts canadiens, n'est-il pas bien préférable que l'excédent de sa population de l'Est se dirige vers l'Ouest et s'y établisse, au lieu d'émigrer aux Etat-Unis, comme cela se faisait malheureusement avant 1896? Je dis que la politique qui vise à peupler l'Ouest de colons originaires de l'est du Canada, d'anciens Canadiens fixés aux Etats-Unis et d'immigrants à provenance de la Grande-Bretagne et de l'Europe centrale, a été un grand bienfait pour l'est du Canada, comme aussi pour l'Ouest.

L'attitude de beaucoup de nos adversaires en cette Chambre sur cette question de la modification du tarif douanier, est, en somme, défavorable à toute mesure tendant à restreindre la protection dont jouissent les manufacturiers canadiens, ou tendant à faire droit aux demandes de réduction des droits émanant de la classe agricole. Telle est, si je ne me trompe, la ligne de démarcation entre le parti libéral et le parti conservateur aujourd'hui. Il semble que les manufacturiers soient à même de conférer avec les ministres, de leur soumettre leur cause et de les convaincre facilement de la justice de leurs prétentions: ce qu'ils demandent, ils l'obtiennent des autorités. Mais les représentants de plusieurs milliers de cultivateurs se rendent-ils à Ottawa et soumettent-ils leurs vues, demandent-ils le dégrèvement de certains articles, leurs demandes ne sont pas agréées, car, aux yeux des ministres, les doléances des manufacturiers méritent plus de retenir l'attention que celles de la classe agricole.

C'est ce que nous sommes obligés de constater erlativement à la demande géné-

rale des fermiers de l'Ouest en faveur de l'abolition des droits sur le blé. On nous dit que si le blé est admis en franchise au Canada, ce sera la ruine des minoteries du pays, ce qui démontre bien que les grands meuniers ont l'oreille du Gouvernement et possèdent auprès du cabinet une influence bien plus considérable que les fermiers qui réclament l'entrée du blé en franchise. On nous dit aussi que les cultivateurs de l'est du Canada ne réclament pas l'admission du blé en franchise, mais je puis déclarer que j'ai rencontré un grand nombre de cultivateurs de la province d'Ontario, depuis le commencement de la session—il est vrai que j'ai rencontré un bien plus grand nombre de libéraux que de conservateurs—mais j'ai tout de même constaté qu'ils sont à l'unanimité en faveur de l'abolition des droits sur le blé. Dans mon opinion, le sentiment des cultivateurs de l'Ontario est tout aussi prononcé en faveur de cette politique que chez nos gens de l'Ouest. La seule difficulté que l'on rencontre chez le cultivateur de l'Est, c'est qu'il est très attaché à son parti, et qu'il suit les dictées de ses chefs envers et contre tous; quand bien même il est convaincu qu'ils ont tort, soit qu'il s'agisse d'entente commerciale avec les Etats-Unis ou de l'admission du blé en franchise. Mais tel n'est pas le cas du cultivateur de l'Ouest qui n'est inféodé à aucun parti politique. Il est prêt à appuyer le parti qui protège les cultivateurs et il se prononce en faveur des mesures qu'il croit être à son bénéfice. Les agriculteurs de l'Ouest canadien veulent que le blé soit admis en franchise, parce qu'ils sont convaincus qu'ils y trouveront leur avantage, si cette politique était appliquée. Au cours de la campagne de 1911, alors que la réciprocité était la question à l'ordre du jour, les conservateurs prétendaient que les cultivateurs canadiens ne seraient pas plus avancés quand bien même leurs bestiaux et leurs porcs seraient admis sans droits sur le marché américain. C'est là le principal argument dont se servirent les orateurs conservateurs dans l'Ouest, et je suppose que ce fut la même chose dans l'Est. Mais qu'avons-nous constaté depuis? Le gouvernement des Etats-Unis a aboli les droits sur les bestiaux et les autres animaux vivants, et immédiatement les prix sont montés au Canada et nos animaux sont en grande demande sur le marché américain. Le ministère du Commerce et de l'Industrie est un partisan avéré du système de culture mixte, et il ne cesse de nous répéter que nous devrions nous livrer à ce genre de culture dans l'Ouest.

Je partage l'avis de l'honorable membre; on devrait adopter le système de culture mixte partout où la chose est praticable, et c'est ce que l'on a fait un peu partout dans l'Ouest, au cours des dernières années. Et qu'en est-il résulté? L'année dernière, pour la première fois dans l'histoire de l'Alberta, on a élevé assez de porc dans la province pour alimenter le marché local; même il y en avait un peu trop. Or, en une seule semaine, du 6 au 13 octobre 1913, aussitôt après la mise en vigueur du tarif Wilson, 50,000 porcs ont été expédiés de cette province sur le marché de la ville de Seattle. Avant que le tarif Wilson ne devînt loi, le prix du porc était descendu jusqu'à 5 cents par livre, le plus bas prix qu'il ait jamais atteint, tout simplement parce que la production avait quelque peu excédé la demande dans la province, et parce que l'on n'était nullement organisé pour expédier ce surplus dans les autres parties du pays où on l'aurait facilement écoulé. Mais dès que le tarif Wilson eût été mis en vigueur, le porc subit immédiatement une hausse de 7 cents la livre. Il doit nous être facile de comprendre maintenant pourquoi le cultivateur de l'Ouest désire avoir accès au marché des Etats-Unis, pourquoi il pense qu'il serait avantageux pour lui d'écouler ses produits sur ce marché, ou du moins d'avoir le droit de vendre ses effets aux Etats-Unis, s'il le désire, et et c'est là tout ce qu'il désire quand il réclame l'entrée en franchise du blé. Lorsque les conservateurs disent au cultivateur de l'Ouest qu'il ne retirera pas de bénéfices de cette politique, ce dernier se dit que les conservateurs ne sont pas mieux renseignés à ce sujet qu'ils ne l'étaient en 1911, lorsqu'ils prétendaient que les cultivateurs canadiens ne retireraient pas plus de bénéfices, quand bien même ils auraient le marché américain à leur disposition pour y vendre leurs porcs, leurs bestiaux et les autres animaux qu'ils élèvent. A mon avis, le manufacturier canadien commet une erreur capitale, en s'opposant aux demandes des cultivateurs de l'Ouest en faveur de l'entrée en franchise du blé et des instruments aratoires. Ils se font tort à eux-mêmes, selon moi, et ils mettent en danger l'existence de la politique protectionniste en ce pays; car lorsque les cultivateurs de l'Ouest se seront bien rendu compte que le manufacturier de l'Est s'oppose à toutes les tentatives qu'ils font afin de se procurer des avantages qu'ils croient nécessaires à leur prospérité, et que le Gouvernement les

écoute et leur obéit, ils ne seront pas longtemps satisfaits d'un semblable régime.

En 1911, si les manufacturiers de ce pays avaient eu quelque peu de prévoyance, ils se seraient rendu compte qu'ils avaient tout intérêt à approuver la convention commerciale avec les Etats-Unis, parce que c'était l'occasion toute trouvée de satisfaire aux réclamations du cultivateur de l'Ouest et d'appaiser ses rancœurs, sans se faire tort à eux-mêmes, ou si peu. Mais non; ils ont aimé mieux combattre les cultivateurs; ils ont été les instigateurs de la campagne qui a amené l'échec de la réciprocité et, à l'heure actuelle, ils sont encore au premier rang parmi les adversaires de la politique qui demande l'entrée en franchise du blé et des instruments aratoires, afin de soulager les cultivateurs. En adoptant cette attitude, ils combattent les cultivateurs, et ils contribuent à la création d'un fort sentiment favorable à l'abaissement des droits, qui ne peut qu'aller en s'accentuant.

M. BURNHAM: Est-ce le libre échange que désire le cultivateur de l'Ouest?

M. BUCHANAN: Le cultivateur de l'Ouest aimerait à avoir le libre échange, tout comme les gens de l'est du Canada veulent conserver la protection, parce qu'ils croient y trouver leur intérêt. Dans l'Ouest canadien, le cultivateur croit que le libre échange serait à son avantage, sans être nuisible pour le reste du pays.

Je suis assez franc pour admettre que tant que l'on croira en ce pays que nos industries ne peuvent exister sans être quelque peu protégées, on leur accorde une protection raisonnable.

Mais vous devez également étudier et essayer de gratifier les demandes de cette partie de la population qui est contre la protection, et qui désire voir tomber les barrières du tarif. Pourquoi, je vous le demande, existerait-il une classe de la population de ce pays qui verrait tous ses désirs comblés au sujet du tarif, quand une autre classe se verrait refuser ce qu'elle croit être nécessaire au développement des industries qu'elle exploite?

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 123), déposé par M. Clark (Red-Deer), tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer d'Atlin.

[M. Buchanan.]

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Bill (n° 151) du Sénat, intitulé: "Loi pour faire droit à Charles Low Hutcheon."—M. Fripp.

Bill (n° 152) du Sénat, intitulé: "Loi pour faire droit à Jessie Eleanor Grassett Parkhurst."—M. Bennett (Simcoe).

Bill (n° 153) du Sénat, intitulé: "Loi pour faire droit à William Godfrey Thorp."—M. Carvell.

Bill (n° 150) du Sénat, intitulé: "Loi constituant en corporation The Prudential Life of Canada."—M. Nickle.

Bill (n° 154) du Sénat, intitulé: "Loi concernant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada et la compagnie du chemin de fer Canada-Atlantic."—M. Fripp.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

M. BUCHANAN (Medicine-Hat): A six heures, lorsque la séance a été suspendue, j'en étais à discuter la question de l'entrée du blé en franchise, et je désire continuer sur ce sujet, en vous signalant quelques-unes des contradictions que l'on rencontre dans le discours qu'a prononcé l'honorable député de Brandon (M. Aikins) cet après-midi; ces contradictions, nous les trouvons dans la plupart des discours dont nous ont gratifiés les orateurs de la droite.

Ils prétendent que l'entrée en franchise de notre blé sur le marché des Etats-Unis ne ferait nullement monter les prix au Canada, puis ils déclarent, comme l'a fait l'honorable député de Brandon, que si notre blé entre en franchise sur les marchés américains, nos compagnies de transport subiront un tort considérable, tandis que nos lignes de chemin de fer transcontinentales se trouveront pour ainsi dire en banqueroute. Ces deux arguments s'excluent l'un et l'autre; car si le marché des Etats-Unis ne vaut pas la peine qu'on s'en occupe, le cultivateur canadien continuera comme par le passé à expédier son grain vers l'est, dans les ports de l'Atlantique.

Je maintiens, toutefois, que le marché américain serait un excellent débouché pour nos cultivateurs; il n'y a pas de doute à ce sujet, l'agriculteur canadien, surtout le fermier de l'Ouest, croient fermement que c'est là le marché le plus avantageux qu'ils pourraient avoir pour écouler leurs produits à des prix rémunérateurs. C'est mon opinion que, si notre blé était admis en franchise sur les marchés américains, nos compagnies de transport seraient tout aussi prospères, sinon plus que par le passé, car plus nos

gens de l'Ouest vendraient avantageusement leurs produits, plus ils auraient d'argent pour acheter les produits du manufacturier et du marchand de gros de l'Est. Conséquemment, si les droits étaient abolis sur le blé, le commerce entre l'Est et l'Ouest ne pourrait que s'accroître, et les compagnies de chemins de fer en bénéficieraient. Il n'y a personne qui voudrait prétendre pour un moment que tout le blé de l'Ouest canadien prendrait le chemin des Etats-Unis. Une bonne partie de notre grain continuerait à prendre la voie de l'Est, comme d'ordinaire. Je le répète donc, je ne vois rien dans l'argument que cette politique de l'admission du blé en franchise ferait dommage à nos chemins de fer transcontinentaux, ou que le marché américain ne serait pas un débouché avantageux pour les cultivateurs canadiens.

Une autre chose à propos du marché américain que les honorables députés de la droite semblent oublier, c'est qu'avec l'avantage d'un marché pour ainsi dire voisin sur lequel le cultivateur pourrait vendre son blé, s'il le désirait, l'agriculture prendrait un essor extraordinaire dans l'ouest du Canada. De plus nombreux et de plus larges débouchés, voilà ce dont le cultivateur a besoin, surtout les cultivateurs de l'Ouest. L'un des principaux points relatifs à cette question de l'entrée en franchise du blé aux Etats-Unis, c'est que la qualité du grain est bien mieux appréciée sur le marché américain qu'au Canada. Sous ce rapport, le cultivateur de l'Ouest canadien est assuré d'obtenir un avantage immédiat.

J'ai devant moi, en ce moment, une lettre qui a été adressée à un journal canadien par un Américain qui possède de grands intérêts agricoles dans l'Alberta, et où il relate ce qui lui est arrivé durant la dernière saison. Dans cette lettre, il offre un excellent exemple de la valeur du classement du blé sur le marché américain comparativement au marché canadien, et il faut voir l'augmentation des prix qui résulte de ce classement. Même, s'il n'existait aucune différence entre les prix de Minneapolis et ceux de Winnipeg, cette lettre établit,—comme on l'a fait souvent d'ailleurs en cette Chambre et par tout le pays,—que sous le rapport du classement seul, le cultivateur canadien conserve encore l'avantage. Voici ce qu'écrit ce monsieur:

L'auteur de cette lettre a eu la bonne fortune, l'année dernière, d'avoir une abondante récolte de blé sur sa ferme dans l'Alberta.

Après que son grain eut été battu et préparé pour le marché, il fit prélever des échantillons et se les fit expédier ici, à Rochester...

Ce monsieur qui est propriétaire d'une ferme dans l'Alberta, a son domicile dans la ville de Rochester, New-York.

...où il les soumit à l'appréciation de plusieurs propriétaires de minoterie de l'endroit. Ces derniers furent enthousiasmés au sujet de ces échantillons, et ils le comparèrent avec des échantillons de blé n° 1, pour lequel ils payèrent les plus hauts prix sur les marchés de Duluth et de Minneapolis, et l'avantage resta au grain canadien. Je demandais, à deux ou trois d'entre eux, quelle classification ils donneraient à ce blé, et ils répondirent qu'il devrait être indubitablement classé n° 1, avec une prime pour sa qualité supplémentaire. De sorte que si la barrière du tarif n'avait pas existé, j'aurais pu vendre directement aux minoteries de Rochester plusieurs wagons de mon blé, et non seulement j'aurais reçu la prime que l'on était disposé à me payer, mais j'aurais fait la meilleure réclame que le blé de l'Alberta soit susceptible de recevoir dans cette partie des Etats-Unis.

Le résultat positif de ma tentative de vendre ce blé sur le marché local, ça été d'abord d'en voir classer une bonne partie sous l'étiquette n° 2, et de ne toucher que 60 cents par minot, une fois rendu au convoi, à la gare la plus proche de ma ferme. Il n'y a plus à s'étonner après cela si les cultivateurs américains qui ont acheté des terres dans l'Ouest canadien, en se basant sur le rendement qu'elles seraient susceptibles de donner, éprouvent du découragement, lorsqu'ils se trouvent en face des embarras que leur créé le gouvernement actuel.

Au cours de sa lettre, l'Américain parle de l'avoine, et si vous me le permettez, je vous citerai ce passage, qui ne manque pas d'intérêt, en ce qu'il laisse voir les difficultés dans lesquelles se débat le cultivateur de l'Ouest canadien, à cause du tarif actuel.

Mais la situation qui est faite au cultivateur de l'Alberta par rapport à son blé n'est pas meilleure lorsqu'il veut vendre son avoine. Je ne crois pas que personne puisse me contredire, lorsque j'affirme que l'avoine de l'Alberta n'a pas de supérieure sur ce continent quant à la qualité et au poids. Je ne connais pas non plus de pays au monde où l'avoine puisse se récolter en plus grande quantité et à moins de frais que dans l'Alberta. J'ai récolté, cette année, une moyenne de 85 minots d'avoine à l'acre, chaque minot pesant plus de 40 livres, de sorte qu'elle devrait valoir le plus haut prix sur le marché, soit comme grain de semence, soit pour les fins de mouture ou d'alimentation. Le marché naturel pour l'avoine de l'Alberta, c'est le territoire situé au sud de la frontière américaine, dans les états du Montana, de l'Orégon et de Washington, où il est inutile pour les cultivateurs d'essayer de lutter avec les agriculteurs de l'Alberta, quand il s'agit de récolter de l'avoine.

Les droits sur l'avoine, toutefois, si on les compare aux prix du marché, sont si élevés, qu'ils compensent pour ainsi dire les avantages que possèdent les cultivateurs de l'Alberta. Le résultat, c'est que j'attends encore que l'on m'offre un prix net de 25 cents par minot, rendu au chemin de fer, pour de l'avoine qui devrait valoir au moins 35 cents.

Voilà des faits qui sont le fruit de l'expérience d'un homme qui possède de grands intérêts agricoles dans l'Alberta. Il s'agit tout simplement ici d'un exemple entre mille que l'on pourrait citer, et il expose l'un des griefs les plus marquants des cultivateurs de l'Ouest canadien. Une chose est établie au delà de tout doute là-bas, c'est que grâce à la meilleure qualité de son blé, le fermier canadien pourra toujours en disposer sur le marché américain. Et puisque nous sommes à parler de blé, on ne cesse de nous répéter sur tous les tons que le seul moyen pour le cultivateur de l'Ouest canadien de se tirer d'affaire, c'est d'abandonner la culture du grain et de se livrer à la culture mixte. Comme je l'ai déclaré cet après-midi, je partage entièrement cette opinion, si on peut la mettre en pratique.

Ceux d'entre nous qui habitent l'ouest du Canada savent que, dans plusieurs parties du pays, les conditions existantes ne justifient nullement le cultivateur de se livrer à la culture mixte. Dans d'autres parties du pays, la chose est possible, mais il n'en reste pas moins acquis que pour d'ici longtemps, à cause des conditions locales, la culture du grain est destinée à être la seule méthode rémunératrice dans certaines parties de l'Alberta et de la Saskatchewan, à tout évènement. Naturellement, les cultivateurs chercheront des débouchés d'année en année, car il n'est pas possible que l'on change radicalement les méthodes de culture qui sont actuellement en usage.

D'un bout à l'autre de l'Ouest canadien, un changement de cette nature aurait pour effet de diminuer la quantité de blé et des autres grains récoltés dans le pays, et porterait les cultivateurs à donner plus d'attention à la culture mixte. Même au cas où le cultivateur se livrerait à ce dernier genre de culture, et ferait consommer son grain par ses animaux, selon que je l'ai fait remarquer cet après-midi, il y aurait une augmentation appréciable dans la production des bestiaux, et, dans des conditions normales, le marché serait encombré par le bétail de l'Ouest. A l'heure actuelle, par suite de l'existence du tarif Wilson-Underwood, nos cultivateurs ont un débouché sur le marché américain pour leur bétail; mais si ce marché ne leur était pas ouvert, notre pays serait certainement encombré par la production du bétail de l'Ouest canadien, si l'état idéal des choses en fait de culture mixte était établi dans le but de compenser la culture du grain.

M. ROGERS: N'est-il pas vrai que 75 p. 100 du bétail de l'Alberta trouve aujourd'hui son marché dans la Colombie-Anglaise?

[M. Buchanan.]

M. BUCHNAN: Non, je ne dirai pas cela; pas depuis que le tarif Underwood est entré en vigueur, car je sais qu'un bon nombre de bestiaux venant de mon district ont été vendus aux Etats-Unis. Je sais que les porcs de l'Alberta ont trouvé leur débouché à Seattle et à d'autres points de la côte du Pacifique aux Etats-Unis. Je crois qu'il en est de même pour le bétail dans cette partie du pays. On peut dire une chose: même si le bétail de l'Ouest canadien est vendu dans la Colombie-Anglaise, le fait que nous avons entrée libre sur le marché américain a amélioré le prix d'une façon très marquée. Je ferai remarquer que le blé libre n'affecte pas seulement le cultivateur de l'Ouest canadien, mais tout homme d'affaires de cette région. Je ne sais pas si les députés ministériels de l'Ouest le nieront, mais si je dois m'en rapporter à l'opinion exprimée par mes amis conservateurs depuis que cette question est discutée, je dirai que si les députés de l'Ouest, appartenant aux deux partis de cette Chambre, votaient selon leur véritable pensée au sujet des meilleurs intérêts des cultivateurs de l'Ouest canadien, ils voteraient pour l'exonération du blé et nous nous entendrions tous sur cette question. Si un honorable député ministàriel nie cette affirmation, c'est parfait.

Je voudrais qu'ils agissent ainsi parce que ce serait très heureux pour nous, dans les divers comtés, s'ils se prononçaient ouvertement contre l'exonération du blé. L'exonération du blé est d'une grande importanse non seulement pour les cultivateurs, mais aussi pour les citoyens des villes de l'ouest du Canada. Dans l'Ouest, pendant la saison des récoltes, nous nous intéressons tous à l'état de la récolte, nous voulons savoir les pronostics. Si la saison est sèche, nous sommes inquiets. Il en est de même au sujet du prix du blé. L'an dernier, nous avons eu une récolte excessivement bonne, mais le prix était aussi exceptionnellement bas, point suffisant pour décourager tout homme d'affaires du pays, parce qu'il s'attend à faire des affaires avantageuses avec les cultivateurs et espère que les prix avantageux que recevra le cultivateur lui permettront de faire face à ses obligations et d'acheter en plus grande quantité. Mais tel n'était pas le cas. Le prix était si peu élevé que les cultivateurs ne pouvaient pas faire face à leurs obligations. Par dessus tout cela, la grande industrie des machines agricoles a fait au cultivateur des demandes qu'elle n'avait jamais faites auparavant, le forçant à payer, et s'il ne pouvait pas payer de la manière ordinaire, l'amenant devant les tribunaux, saisissant

sa propriété, lui arrachant tout afin d'encaisser la dette. C'est là une des raisons pour lesquelles l'industrie des machines agricoles ne gagne pas en popularité dans l'ouest du Canada.

L'honorable député de Brandon nous dit aujourd'hui, si je le comprends bien, qu'il croyait que l'honorable ministre des Finances avait l'esprit ouvert aux convictions sur la question de l'exonération du blé; qu'il n'avait pas encore décidé que l'abolition du droit fût une bonne chose pour ce pays. Ensuite le député de Brandon s'est mis en frais de donner diverses raisons pour lesquelles la franchise sur le blé ne serait peut-être pas une bonne chose pour le cultivateur, et il s'est efforcé d'inculquer au ministre des Finances l'opinion que la franchise du blé était une chose impossible. L'honorable député a tenté de préjugé l'esprit d'impartialité du ministre des Finances et de lui faire croire à cette impossibilité de la franchise sur le blé.

Pour quelques instants, je vais traiter de cette question si importante des instruments agricoles. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire en cette Chambre au cours de la présente session, les adversaires qui ont fait la campagne contre moi dans la division électorale de Medicine-Hat, ont déclaré que le plus grand défaut de la réciprocité, c'est qu'elle n'allait pas assez loin, surtout en ce qui concerne les instruments agricoles; et ils ont dit aux cultivateurs que si le parti conservateur remportait les élections, les instruments agricoles seraient inscrits sur la liste des objets admis en franchise. C'est la déclaration qu'ils ont faite dans mon comté. Maintenant, nous voyons qu'ils ne sont pas en état de remplir leur promesse, si on veut bien m'excuser pour employer ce mot dans ce sens. Une fois rendus ici, tout ce qu'ils sont capables d'offrir, c'est une réduction de 5 p. 100 sur certains instruments agricoles. Le projet de réciprocité des libéraux visait presque tous les instruments agricoles en usage sur les terres de l'Ouest. Je dis et je crois que les hommes qui faisaient ces promesses dans le temps parlaient honnêtement et croyaient qu'ils seraient capables d'amener le gouvernement conservateur, s'il venait au pouvoir, a donner la franchise sur les instruments agricoles, mais ils n'ont pas encore réussi, pas plus que n'ont réussi les cultivateurs de l'Ouest.

Les fabricants de machines agricoles canadiens ont réussi à convaincre le Gouvernement qu'un dégrèvement de 5 p. 100 était la seule réduction justifiable.

Je désire emprunter une citation d'un journal de l'Ouest. Le hasard veut que ce soit mon propre journal publié à Lethbridge. Ce n'est pas l'opinion exprimée par le rédacteur; il s'agit tout simplement d'une interview d'un de nos reporters avec un agent d'une fabrique de machines agricoles qui veut garder l'anonyme—sans doute de peur de perdre sa position, s'il dévoilait son nom—mais ce qu'il affirme est fort important. L'article dit qu'on a interviewé tous les agents de machines agricoles afin d'obtenir leur opinion au sujet de ce dégrèvement de 5 p. 100 de la taxe de ces machines. L'article ajoute:

> Toutes les opinions exprimées étaient des plus catégoriques. Un de ces agents affirme que les cultivateurs ne sauraient en rien bénéficier de ce dégrèvement. La raison qu'il allègue, c'est que toutes les moissonneuses-lieuses qui se vendent dans l'Ouest se fabriquent au Canada, sauf les machines de John Deere, qui se sont vendues au même prix que les autres, tous droits acquittés, c'est-à-dire $175.
>
> Les fabricants de l'Est bénéficieront de l'avantage, fit observer un des agents. Même si le prix baissait, cela se résumerait à $5 au plus par moissonneuse-lieuse. Une lieuse n'est guère utilisée plus de cinq ans par un cultivateur...

C'est là une fort courte période de temps pour l'Ouest; mais telle est bien la durée de l'existence de ces machines, au dire de cet homme. L'article ajoute:

> ...et s'il économisait $5 sur ses achats futurs, cela reviendrait à une économie annuelle de un dollar, et c'est là, pour le cultivateur, quantité bien négligeable. Ce que veulent les cultivateurs, c'est le dégrèvement des blés, des denrées alimentaires et des machines agricoles. Si les machines aratoires entraient en franchise, les petits fabricants des Etats-Unis pourraient pénétrer au pays et forceraient les grandes compagnies à consentir des réductions dont bénéficieraient notablement les cultivateurs. Ce dégrèvement des machines aratoires et l'affranchissement du blé qui donnerait à l'agriculteur un meilleur débouché, un plus vaste marché, conféreraient aux agriculteurs des avantages financiers appréciables. Le dégrèvement des machines représente à peine la valeur d'un bon repas pour le cultivateur.

Voilà l'opinion exprimée par un journal de l'Ouest et c'est l'avis d'un représentant d'une fabrique de machines agricoles. A cet égard, je désire faire connaître au ministre des Finances un fait qu'on m'a signalé. Je ne saurais garantir l'exactitude de l'allégation, vu que je suis absent de l'Ouest depuis quelque temps; seulement, on affirme que depuis trois ou quatre mois, le prix des lieuses et des faucheuses mécaniques dans l'Ouest canadien a été relevé suffisamment pour compenser le dégrèvement que pourrait subir l'impôt des machines agricoles. Voilà ce que m'a affirmé un de mes concitoyens et si l'assertion est exacte, elle mérite étude et enquête. Je ne

saurais en garantir l'exactitude; je me borne à répéter ici ce qu'on m'a dit.

M. ROGERS: L'honorable député voudrait-il bien répéter l'affirmation en question?

M. BUCHANAN: On m'a affirmé que les prix des moissonneuses-lieuses et des faucheuses mécaniques avait été relevés de $15, depuis trois ou quatre mois. Le monsieur en question qui m'a écrit, depuis qu'on a annoncé le dégrèvement du droit, me donne à entendre que les fabricants de machines aratoires ont dû compter sur l'abaissement du droit, et voilà pourquoi ils ont relevé le prix. Je ne saurais affirmer l'exactitude de ce renseignement; seulement, mon auteur est un homme d'affaires sérieux.

L'hon. M. WHITE: La chose n'est guère possible et voici pourquoi: c'est que personne ne saurait connaître l'initiative du Gouvernement en pareille matière, et cela je l'affirme en toute sincérité et sans la moindre restriction mentale. Voilà pourquoi je crois ce renseignement erroné.

M. BUCHANAN: Je ne voudrais pas affirmer qu'on ait prévenu les fabricants de la possibilité d'un dégrèvement d impôt; seulement, le débat qui s'est déroulé au pays, depuis quelques mois, aurait pu les porter à croire qu'il arriverait quelque chose, et à coup sûr, ils ont fort bien pu se figurer qu'il arriverait quelque chose, si les ministériels avaient voix au chapitre en matière de remaniement de tarif. Je n'affirme pas que les fabricants aient réellement su qu'il se ferait un dégrèvement de 5 pour 100 ou une réduction quelconque; mais s'il est vrai, comme on l'affirme, que les fabricants aient relevé le prix des lieuses au delà du chiffre de vente en vogue dans l'Ouest canadien, la chose mérite enquête. Comme j'ai porté la parole à cet égard ici même, je me borne à ces quelques observations.

Je tiens toutefois à dire quelques mots au sujet de l'immigration. C'est là une question de souveraine importance pour les populations de l'Ouest canadien. Nous avons tous à cœur que ces régions de l'Ouest se colonisent aussi rapidement que possible. Sauf ceux qui sont venus s'établir sur des terres gratuites, il n'y a pour ainsi dire pas eu de mouvement vers l'Ouest de la part de cette catégorie de cultivateurs sur lesquels on compte pour consacrer des capitaux à l'exploitation agricole. Plus d'un cultivateur en allant s'établir dans l'Ouest canadien sur une concession, n'a voulu que remplir les conditions d'établissement exigées par la loi, obtenir ses titres, quitte ensuite à s'en aller.

[M. Buchanan.]

Il y a nombre de homesteads vacants, et naturellement la population accuse une diminution de ce chef. Je ne saurais dire s'il en a été ainsi partout, mais je sais que cette situation existe en plusieurs endroits de l'Alberta. Il aurait fallu diriger vers l'Ouest canadien des colons qui se seraient attachés au sol, et c'est ce que nous n'avons pas fait. L'Ouest canadien a dépassé l'étape du développement sensationnel au moyen de la spéculation sur l'immeuble qui a ouvert les yeux des gens sur les ressources et l'avenir de leurs villes respectives.

On a consacré de forts capitaux au développement de ces ressources. La population de ces villes demeurera stationnaire tant que notre population rurale n'accusera pas un rapide accroissement. Je voudrais voir un plus grand nombre de colons se diriger vers l'Ouest et s'établir sur les terres. On n'y vient plus acheter de terres comme on le faisait, il y a quelques années. Je ne saurais dire s'il y a ralentissement dans les efforts tentés pour recruter des colons aux Etats-Unis, mais à coup sûr le mouvement des cultivateurs des Etats-Unis vers l'Alberta n'est pas si prononcé qu'il l'était il y a quelques années. Dans cette partie du pays, le colon des Etats-Unis est un colon idéal. Il vient de certains états de l'Union, où les conditions du climat et de l'agriculture se rapprochent sensiblement de celle du sud de l'Alberta et d'ordinaire son exploitation agricole est couronnée de succès. Les efforts tentés pour recruter des cultivateurs aux Etats-Unis se poursuivront, je l'espère, et les immigrants qui nous viennent d'outre-mer seront de ceux qui vont s'établir sur des terres. Il faut redoubler d'efforts pour coloniser ces territoires. Tel doit être le maître objectif visé par le Gouvernement, s'il veut que l'Ouest canadien continue à se développer, s'il tient à voir la population augmenter et les ressources du pays donner le meilleur rendement possible.

M. W. H. SHARPE: Pourquoi les colons de l'Alberta abandonnent-ils ainsi leurs terres?

M. BUCHANAN: Ceux qui abandonnent ainsi leurs terres sont des gens qui font métier de se faire concéder des terres publiques.

M. SHARPE: Amenés au pays par l'ancien Gouvernement?

M. BUCHANAN: Il existe aussi un exode de population agricole dans l'Ouest cana-

dien. Je ne saurais dire quelle est l'importance de ce mouvement, mais, d'après un journal publié dans la région que j'habite et dont j'ai un extrait sous les yeux, cette région serait le théâtre d'un très important mouvement de population agricole.

M. ROCHE: Où ces cultivateurs vont-ils?

M. BUCHANAN: On affirme que quelques-uns d'entre eux retournant aux Etats-Unis et d'autres dans l'Ontario.

M. ROCHE: J'ai expliqué le fait; il y a quelque temps, lorsque j'ai dit que, récemment, l'état du Montana avait adopté des lois bien plus libérales à l'égard de ses terres domaniales; que le gouvernement des Etats-Unis accorde maintenant des homesteads de 320 acres, alors que jadis il ne concédait que 160 acres, et qu'il autorise les occupants de ces concessions gratuites à satisfaire en trois ans aux conditions voulues pour l'obtention de leurs titres, au lieu qu'auparavant il exigeait cinq années. Cela va sans dire, leurs terres arables sont inférieures aux nôtres; mais il n'en est pas moins vrai que ces tempéraments apportés aux lois ont puissamment contribué à attirer les colons dans cette direction.

M. BUCHANAN: Ce que je prétends, c'est qu'il faut déployer tous nos efforts pour diriger vers l'Ouest des colons qui s'établiront en permanence sur les terres. Voici une des causes déterminantes de l'exode de la population agricole de certaines parties de mon comté; c'est que les compagnies de chemins de fer avaient promis de construire, dans un délai de quelques années, des voies ferrées pour desservir ces régions; or, bien que nombre de colons aient habité leurs homesteads au delà de cinq ans, il n'y a pas encore le moindre signe avant-coureur de la construction d'un chemin de fer dans cette contrée; aussi ces colons cédant au découragement ont-ils quitté le pays. A mon avis, le Gouvernement devrait tenir à ce qu'on pousse plus rapidement la construction d'embranchements de chemins de fer dans les régions bien établies. Je ne m'explique pas que les compagnies de chemins de fer construisent des lignes secondaires à travers des parties du pays non colonisées, alors qu'il y a tant de régions bien établies où le besoin de voies ferrées se fait si vivement sentir. Le Gouvernement devrait faire acte d'autorité et forcer ces compagnies de chemins de fer à construire ces lignes secondaires, en conformité de leurs promesses, de façon à empêcher ces colons de quitter le pays, et remédier ainsi à de nombreux griefs. Dans la contrée que j'habite, la compagnie du Nord-Canadien a pris l'habitude de promettre l'établissement de lignes secondaires pour desservir certaines régions, puis une fois que les colons s'y sont établis, elle oublie ses promesses.

Je représente une région où le besoin des voies ferrées se fait impérieusement sentir, les colons étant établis à 50 ou 70 milles des voies ferrées. Quand je devrais mettre ma carrière politique au jeu, je déclare ici qu'il faudrait refuser tout concours financier à la compagnie du Nord-Canadien, tant que sir William McKenzie et sir Donald Mann ne se seront pas débarrassés de leurs autres intérêts, tels que leurs tramways et leurs compagnies d'énergie électrique, leurs houillières sur la côte du Pacifique et autres intérêts disséminés un peu partout au Canada et à l'étranger et cela afin qu'ils se réservent leurs propres ressources pour le Nord-Canadien. Je suis peut-être exigeant à cet égard, mais je crois être l'interprète de mes propres électeurs quand j'affirme que si MM. McKenzie et Mann sont impuissants à sauver leur propre réseau, alors le peuple canadien qui jusqu'aujourd'hui a construit ce réseau, devrait le prendre à sa charge et en faire lui-même l'exploitation. Bien que notre exploitation du seul chemin de fer de l'Etat qui existe au pays n'ait peut-être pas été couronné d'un plein succès, il serait préférable de prendre à notre charge ce réseau plutôt que de remettre une garantie d'obligations ou de prêter notre concours financier de quelque autre manière à ceux qui dirigent maintenant cette entreprise. Ces messieurs ont reçu des subventions tant du Gouvernement fédéral que des gouvernements provinciaux, et s'ils ont réussi à pousser avec tant d'activité leurs travaux de construction, c'est grâce à la générosité dont le peuple canadien a fait preuve à leur égard. Si ces messieurs sont dans l'impuissance de terminer leur réseau de voies ferrées de façon à pouvoir en faire l'exploitation avec succès, le peuple canadien a le devoir de protéger ses propres intérêts et de prendre possession de ce réseau.

Je me suis cantonné dans les grosses questions intéressant l'Ouest canadien, et en terminant j'ajoute qu'il me répugne d'entendre certains collègues affirmer que les populations de l'Ouest ont toujours quelque plainte ou quelque grief à formuler. Ce n'est pas ainsi qu'on réussira à rendre plus cordiales les relations entre les populations de l'Ouest et celles de l'Est. Les populations de l'Ouest ont des griefs aux-

quels il importe de remédier, si l'on veut que le contentement règne parmi elles; et je dois dire, au nom de mes concitoyens de l'Ouest, que nous avons tous à cœur de voir l'union, la prospérité et le progrès régner dans l'Est comme dans l'Ouest même. Mais mes concitoyens persisteront à demander le redressement de leurs griefs, surtout en matière fiscale, et du moment qu'on y aura remédier, le bonheur et le contentement règneront parmi les cultivateurs des prairies de l'Ouest.

J'adjure mes collègues de droite et de gauche de tenter de concert un effort digne d'hommes d'Etat pour faire droit aux besoins de l'Ouest canadien. Si l'on veut que l'Ouest canadien progresse, il faut que le gouvernement au pouvoir, quel qu'il soit, envisage d'un œil sympathique les intérêts de ces populations. Je le répète, le progrès et la prospérité du Canada demandent que l'Ouest canadien se peuple d'agriculteurs qui produiront la richesse qui leur permettra d'acheter les produits des industries de l'Est canadien.

M. JOHN WEBSTER (Brockville): Monsieur l'Orateur, à titre de représentant d'un des principaux centres d'industrie laitière de l'Ontario, où se trouve le plus important marché hebdomadaire du Canada pour les produits de la laiterie, le devoir m'incombe de ne pas laisser passer ce débat sur la question fiscale, sans présenter quelques observations sur l'industrie laitière. Je me place au point de vue d'un homme d'affaires, intéressé dans l'exploitation de l'industrie laitière de l'Ontario. Le député de Medicine-Hat (M. Buchanan) nous a parlé du système du gouvernement libéral. Ayant attentivement étudié les divers systèmes inaugurés par le gouvernement libéral, je serais curieux de savoir à quel système mon collègue fait allusion; car le parti libéral a adopté un si grand nombre de systèmes que je n'ai pu réussir à m'en rendre compte. Peut-être mon collègue a-t-il voulu faire allusion à ce système du parti libéral consistant à dispenser à ses amis les ressources du pays, sous forme de forces hydrauliques, emplacements de ville, concessions forestières et le reste. A plus d'une reprise, le chef de l'opposition a avoué qu'il n'est pas doué du sens des affaires, et, cela étant, il ne pourra sans doute pas saisir parfaitement les observations que je vais formuler, à titre d'homme d'affaires.

Je dois féliciter le ministre des Finances de son exposé budgétaire. Il a droit aux félicitations du peuple canadien pour l'attitude qu'il a prise sur la question fiscale, en se plaçant sous l'angle des affaires ainsi que pour la véritable maîtrise dont il a fait preuve dans son exposé de la situation financière. Jamais, sous le régime Laurier, ministre des Finances n'a prononcé un si remarquable exposé budgétaire, tendant à donner un si puissant essor au progrès et à la prospérité du pays.

Le ministre des Finances a fait allusion à la crise monétaire de 1907-1908, époque relativement récente et dont nous avons tous conservé un vif souvenir. Et cependant, en présence de cette crise financière, sir Wilfrid Laurier fit appel au peuple et demanda aux électeurs de le ramener au pouvoir, afin qu'il pût terminer son œuvre. Le peuple répondit à son appel, lui confia de nouveau les rênes du pouvoir et nous payons la folle enchère aujourd'hui. La gêne monétaire s'est fait sentir dans le monde entier. Cette crise s'est fait sentir non seulement au Canada, mais elle a influé sur la république voisine et sur tous les pays européens. Je suis heureux de dire, toutefois, que cette crise s'est fait aussi peu sentir au Canada que dans tout autre pays. Je demeure sur la frontière internationale, et de chez moi je puis voir ce qui se passe de l'autre côté de la ligne. Quelle est aujourd'hui la situation aux Etats-Unis. Comment les compagnies de chemin de fer subissent-elles cette crise? Depuis février 1914, le New-York Central, qui n'est pas un réseau transcontinental, a congédié au moins 25,000 employés. A-t-on vu pareil fait se produire au Canada? Non, nos administrateurs de chemins de fer disent qu'ils ne sont pas en lieu de se plaindre. Examinons la situation actuelle à New-York. Combien y compte-t-on de centaines de mille individus qui chôment aujourd'hui dans cette ville? Pourquoi y voit-on maintenant tant d'affamés qui attendent, à la file indienne, à l'angle de la 35e rue et de la 5e avenue le morceau de pain quotidien que leur distribue, de minuit à deux heures du matin, cette grande organisation connue sous le vocable de "Christian Herald Newspaper Company"? Voilà bien de quoi créer des alarmes. Que diraient donc les députés de la gauche, si Ottawa et Montréal faisaient ainsi une distribution de prix aux affamés, à pareille heure de la nuit? A New-York on peut obtenir les services d'individus fournis par cette organisation chrétienne, pour la nourriture et les vêtements; mais au Canada, quand on veut obtenir les services d'un ouvrier agricole, il demande $45 à $50 de salaire mensuel. En voilà assez pour établir le contraste entre la situation actuelle au Canada et celle des Etats-Unis.

J'ai prêté une oreille attentive aux arguments formulés en faveur du libre-échange. Je pose la question au chef de l'opposition: d'où nous viendront-elles, ces denrées alimentaires admises en franchise? Le Canada n'est-il pas un des pays producteurs par excellence? Ne sommes-nous pas orgueilleux à juste titre de la situation qu'occupent aujourd'hui les cultivateurs canadiens? En obtenant des prix élevés, nos cultivateurs n'obtiennent que leur juste dû, et j'espère qu'ils continueront à bénéficier de ces prix élevés pendant encore un demi-siècle. Ils ne font que commencer à comprendre toute l'importance d'un marché national à leurs propres postes. C'est le meilleur marché pour l'écoulement des produits agricoles. Les récoltes de grande culture, l'an dernier, ont atteint le chiffre énorme de $553,000,000. Qu'est devenue cette énorme récolte? Les quatre cinquièmes de cette récolte ont été consacrés à la consommation domestique, sur nos propres marchés. Le cultivateur mérite tout autant de protection que le manufacturier, l'artisan, l'ouvrier et le journalier. En 1913, l'Ontario avec ses 2,500,000 habitants a produit 40 p. 100 de la totalité des produits agricoles du Canada. En 1911, l'Ontario comptait plus de 9,500,000 acres de terre producteurs de récoltes de grande culture. La même province avait près de 300,000 acres en vergers, en vignobles et en menus fruits. Je pose la question au chef de l'opposition: quel l'effet l'entrée en franchise de ces fruits au Canada aurait-elle eu sur le producteur ici? Les horticulteurs des Etats-Unis ont un mois d'avance sur nous pour la production des menus fruits. Le chef de l'opposition voudrait-il donc enlever aux horticulteurs le bénéfice découlant de la culture de ces menus fruits destinés à la table des artisans et des ouvriers des villes? Les cultivateurs ont droit à tous les égards qu'il est possible de leur prodiguer. Nous éprouvons un juste sentiment d'orgueil à l'endroit de nos populations agricoles; elles constituent en effet les forces vives du pays et elles ont fait le Canada ce qu'il est aujourd'hui.

Le capital d'exploitation engagé par les cultivateurs de l'Ontario est de $1,216,864,990; mais il faut ajouter que, de tous les groupes de population qui ont placé des capitaux au pays, ce sont les cultivateurs qui ont été traités avec le moins d'égards par la législature. Je rends volontiers aux cultivateurs de Québec et d'Ontario l'hommage qui leur est dû, pour avoir fait connaître le Canada sur les marchés mondiaux. Les cultivateurs précurseurs qui sont venus au pays, il y a peut-être plus de cent ans, ont fait leur large part pour reculer les limites de la civilisation et faire connaître le Canada au reste du monde.

J'ai écouté avec un vif intérêt ce que nos collègues de l'Ouest nous ont dit au sujet des misères et des rudes épreuves endurées par les colons des prairies. Si l'on compare la situation des cultivateurs des prairies avec celle des précurseurs venus ici il y a cent ans, comme l'a fait mon grand père qui se rendait au moulin à 50 milles de distance, avec un boisseau de blé à dos de cheval, en suivant un sentier à travers la forêt, et à côté de cela, si l'on tient compte des avantages dont jouissent les cultivateurs de l'Ouest, leurs épreuves s'éclipsent tout à fait. Les pionniers canadiens ont fait une œuvre dont nous sommes fiers à juste titre.

Les cultivateurs d'Ontario et de Québec ont été ce que nous pourrions appeler les pionniers qui ont frayé les chemins vers le grand Ouest. Quand je parcours ma circonscription, j'entends souvent des gens regretter que des jeunes hommes et des jeunes femmes, qui étaient la fierté de notre région, soient partis pour établir leur foyer dans les grandes provinces des prairies; mais je suis heureux de penser qu'il y a un si grand nombre de jeunes hommes et de jeunes femmes d'Ontario et de Québec dans l'Ouest, car je suis sûr qu'ils veilleront au maintien des intérêts de notre pays.

L'automne dernier, au cours d'un voyage que j'ai fait dans les provinces de l'Ouest, on m'a dit souvent que les fermiers qui venaient des anciennes provinces du Canada étaient les meilleurs colons. Nous avons beaucoup entendu parler des jeunes gens qui abandonnaient la ferme. Mais jusqu'à notre époque où les prix sont élevés, les jeunes de la ferme étaient peu encouragés à y rester et la faute en est imputable, suivant moi, au Gouvernement précédent. Aujourd'hui, le gouvernement provincial d'Ontario fait davantage, par l'exploitation d'un service hydro-électrique, pour maintenir les jeunes cultivateurs à la ferme, qu'aucun gouvernement n'a pu le faire dans le pays depuis cinquante ans. Si les jeunes quittent la ferme parce qu'ils ne peuvent pas joindre les deux bouts, quelle en est la raison? Le défaut de main-d'œuvre. Pourquoi s'est-on si peu occupé de l'immigration dans Ontario? Simplement parce que le gouvernement fédéral précédent voulait que les colons aillent s'établir dans l'Ouest. Mais, aujourd'hui, la province d'Ontario reçoit toute la part qui lui revient de la main-d'œuvre agricole, et j'espère que les

résultats de cette immigration se constateront dans l'augmentation de nos produits agricoles. Il n'y a qu'une méthode pour diminuer le prix élevé de l'existence, c'est de peupler les régions rurales de notre pays. Nous avons trop de consommateurs et pas assez de producteurs. C'est là le secret de la situation. Mais si cette politique de l'entrée des vivres en franchise préconisée par le leader de l'opposition doit faire disparaître la protection accordée à nos cultivateurs, je vous demande, monsieur l'Orateur, quel encouragement y aurait-il pour les jeunes hommes à se livrer à l'agriculture dans la province d'Ontario?

L'hon. député de Huntingdon (M. Robb) a parlé de l'industrie laitière. Pendant trente-cinq ans, je me suis livré à cette occupation, aussi quand je parle d'industrie laitière je me permets de croire que je connais la question. Notre industrie laitière s'est développée durant les trente-cinq dernières années. Nos débuts, comme il arrive d'ordinaire, ont été faibles, mais les produits de l'industrie laitière du Canada pour l'année 1913 ont été évalués à la somme énorme de $121,000,000. Les exportations de la laiterie canadienne se sont élevées à $21,714,153 et se composaient presque entièrement de fromage. L'honorable député de Huntingdon a parlé des avantages à retirer des expéditions de lait et de crème. Mais permettez-moi de dire à la Chambre —et je connais la question—que l'homme qui vend le lait et la crème de sa ferme et n'a rien en retour pour nourrir ses porcs et ses veaux, ruine sa terre. Il ressemble à l'homme qui vend du foin—pendant combien de temps peut-il continuer à récolter du foin? Allez dans la région nord de l'état de New-York et vous y trouverez des cultivateurs qui ont fourni de lait la ville de New-York; ce sont ces gens qui viennent dans l'Ontario acheter notre jeune bétail pour reconstituer leurs laiteries. Leurs vieilles vaches sont épuisées et ils doivent faire quelque chose pour augmenter leurs troupeaux. Je connais dans ma circonscription des cultivateurs qui ont élevé le veau de chaque vache qu'ils trayaient et ils ont vendu ces veaux $25 pièce. Mais c'était encore une erreur. Au lieu de vendre le jeune bétail, ils auraient dû vendre l'article fini, le produit pour l'alimentation, car ils auraient de cette façon doublé leur revenu en très peu de temps.

Nous avons beaucoup entendu parler des exportations de bétail aux Etats-Unis durant les mois d'octobre et de novembre, après la mise en vigueur du nouveau tarif Wilson. En quoi consistait ce bétail? En grande partie de jeunes animaux d'un an ou deux. C'est une erreur que nos cultivateurs ont commise. Ils ont expédié jusqu'à trente-cinq ou quarante de ces animaux dans un seul wagon et nous avons vu des chargements nombreux partir de notre pays. Aujourd'hui beaucoup de fermiers regrettent d'avoir vendu ce bétail qu'ils auraient pu vendre actuellement sur nos marchés intérieurs, en Saskatchewan ou en Colombie-Anglaise, pour un prix plus élevé.

L'honorable député d'Huntingdon a parlé des "jingoes d'Ontario", mais j'ai passé toute mon existence dans Ontario et je ne connais pas la signification de ce mot. Je sais par exemple ce qui a causé le merveilleux renversement des calculs de nos honorables adversaires le 21 septembre 1911. Ce ne fut pas à cause des jingoes, mais parce que la population d'Ontario était trop indépendance pour jamais devenir un "accessoire". Ce discours qu'a prononcé l'honorable Champ Clark, à propos du drapeau étoilé qui flotterait d'un océan à l'autre et du pôle jusqu'au golfe, a contribué à créer les jingoes et quand la même question se représentera, vous trouverez la population du Canada aussi indépendante, aussi juste et aussi loyale qu'elle l'a été le 21 septembre.

Pour donner d'autres détails sur l'exportation du bétail, j'ai emprunté quelques chiffres au "Monetary Times", qui est considéré comme une autorité dans tout le Canada. L'an dernier, dans l'Alberta on a vendu pour $10,000,000 de bétail. De ce montant, il en est allé pour $5,000,000 dans la Colombie-Anglaise, pour $4,500,000 à Winnipeg et à Calgary pour la consommation locale et pour $500,000 aux Etats-Unis. L'été dernier, j'ai visité l'abattoir de Calgary et j'ai fait des observations très intéressantes sur la façon dont ce bétail était traité. J'ai vu charger de nombreux wagons pour la Colombie-Anglaise et pour Winnipeg, mais pendant que j'étais là, je n'ai pas vu charger un seul wagon de bœufs, de moutons ou de cochons pour les Etats-Unis. Pourquoi s'inquiéter aujourd'hui du marché des Etats-Unis quand nous voyons le bétail de l'Ouest, de la Saskatchewan et de l'Alberta offert sur les marchés de Toronto et de Montréal? Les bestiaux de l'Ouest font les prix aujourd'hui sur le marché de Montréal. Il faut donc que le marché intérieur offre

aux producteurs et aux marchands de bestiaux de l'ouest du Canada plus d'avantages que le marché des Etats-Unis.

Je parlerai brièvement du bacon et des produits dérivés du porc au Canada. Je voudrais que nos honorables adversaires me disent ce qu'il en résulterait pour les intéressés dans l'industrie de la laiterie, si le blé était en franchise. Pour la nourriture des cochons, en vue de la production du porc et du bacon, notre industrie laitière compte sur les déchets, c'est-à-dire le son, les recoupes et la farine de dernière qualité. Depuis 25 ans, le pays s'est fait une réputation qui ne le cède à aucune au monde pour la qualité du bacon et des viandes de conserves que nous fabriquons et que nous exportons. Quand j'étais l'an dernier en Colombie-Anglaise, je suis allé avec un marchand de bestiaux en gros de Grand-Forks, dans l'état de Washington, et je l'ai vu acheter là des cochons tués et vidés pour $10 le quintal, payer 3 cents par livre de droits de douane et les livrer à ses clients, les mineurs et les ouvriers des fonderies de Grand-Forks. Pourtant le très honorable leader de l'opposition veut rayer d'un trait de plume cette grande industrie qui a été créée par nos cultivateurs. Je vous assure, monsieur l'Orateur, que sans protection, les éleveurs de porcs et les fabricants de bacon du pays seraient dans l'impossibilité de continuer leur industrie.

Si le blé entre en franchise, qu'en résulra-t-il pour l'industrie de la minoterie? Cela l'obligerait-il simplement à fermer ses portes. Nous étions fiers autrefois de nous vanter d'avoir des ressources plus nombreuses qu'aucun autre pays sur le continent. Nous avons aujourd'hui du bois pour fabriquer nos barils, nous avons des ateliers de tissage de coton pour manufacturer nos sacs de farine et nous employons de nombreux capitaux dans l'industrie de la meunerie. En tenant compte de ces considérations, on comprendra que la franchise pour les denrées alimentaires et le blé chassera du Canada l'industrie de la meunerie. Bientôt les moulins se construiraient au sud de la frontière où les minotiers pourraient se procurer du blé de qualité inférieure afin de le mêler au blé de toute première qualité que nous récoltons au Canada. Pensez-vous, monsieur l'Orateur, que les Etats-Unis ont besoin de notre blé pour leurs besoins domestique? Non; ils désirent avoir seulement une proportion de notre blé dur n° 1, pour le mêler avec leur qualité inférieure de blé, afin d'obtenir une farine de qualité meilleure pour faire la concurrence aux produits de la meunerie canadienne, de l'autre côté de l'océan. Les grandes minoteries de Minneapolis et de Buffalo sont venues acheter sur le marché canadien 10,000,000 de boisseaux de blé pour lesquels elles ont payé un droit. Pensez-vous que si les minotiers avaient pu obtenir au sud du blé de la même qualité, ils seraient venus chez nous chercher notre blé? Pas le moins du monde. Aucun homme sensé ne voudrait le croire.

Qu'en résulterait-il pour les habitants de la ville, envers lesquels nos amis de l'opposition font preuve de tant de sympathies, si nous trouvions le moyen d'augmenter le prix du son et des recoupes de $3 la tonne, par exemple? Il en résulterait que nous aurions à payer un quart de gallon de lait 12 cents ½ au lieu de 8 ou 9 cents, pour la nourriture des enfants. C'est une considération qui a probablement échappé à nos amis de l'opposition. Il y a une chose certaine, c'est que les producteurs de lait doivent recevoir une récompense pour leur travail, et si vous augmentez le prix de la nourriture des animaux, vous devez vous attendre à ce que le producteur de lait augmente le prix de son produit.

J'ai essayé d'expliquer d'une manière juste et raisonnable comment cette grande industrie serait atteinte par l'exénoration du blé, Les Etats-Unis occupent le troisième rang comme grands exportateurs de blé sur le marché anglais, et il est tout naturel de supposer que pour chaque boisseau de blé qu'ils prendraient au Canada, ils exporteraient un boisseau de blé américain en Angleterre. Nous sommes tous fiers de la position que nous occupons comme exportateurs, pourquoi essayerions-nous de nuire à cette position qui fait notre fierté? Avec la franchise pour notre blé qui irait au sud, au lieu d'aller à l'est et à l'ouest, nous ferions de la réclame aux Etats-Unis comme étant les plus grands producteurs de blé de l'univers. Si le minotier américain veut obtenir du blé canadien en entrepôt pour le moudre, cela lui coûte un dixième d'un centin par boisseau, et il a le son, les recoupes et les résidus dans son pays. Avec cette légère augmentation de prix, les Américains prétendent qu'ils peuvent faire concurrence à la minoterie canadienne sur les marchés étrangers. J'estime que les minotiers des Etats-Unis sont parfaitement en état de défendre leurs intérêts. Ce n'est pas dans l'intérêt des meuniers et des producteurs canadiens que la population des Etats-Unis est si désireuse d'obtenir que notre blé dur nord n° 1 entre en franchise. Ce n'est pas une simple question de parti, c'est une affaire nationale et il est grand temps que

nos amis de l'opposition s'en rendent compte. Si nous devions accepter les offres que nos amis ont pris l'habitude de faire de temps en temps pour obtenir des votes, nous adopterions la même politique qu'ils ont suivie pendant de nombreuses années.

Le très honorable leader de l'opposition commence à s'apercevoir que les cultivateurs ont quelques raison de douter de la valeur de ces propositions favorables à première vue qu'il leur fait continuellement.

En s'adressant à l'artisan, à l'ouvrier, au manœuvre et en leur disant que la cherté de la vie les accable, il pourra peut-être s'assurer leurs votes ainsi que ceux des fermiers de l'Ouest. Mais je demanderai à nos amis de l'opposition où ils se procureront ces denrées à bon marché qu'on veut introduire au Canada. Ce qu'il faut chez nous, c'est moudre davantage le blé pour augmenter la production des cultivateurs en laiterie, en viande et en autres ressources. En agissant ainsi nous ferons notre devoir pour diminuer le prix élevé de l'existence.

L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a dit qu'il serait prêt, si c'était nécessaire, à approuver l'établissement par le Gouvernement d'une ligne de grands paquebots qui réglerait les prix de transport pour l'exportation de la farine et du blé. Je ferais tout mon possible pour réaliser une entreprise de ce genre si elle était nécessaire aux cultivateurs de l'Ouest, en agissant ainsi nous travaillerions mieux dans l'intérêt des producteurs de l'Ouest qu'en laissant entrer chez nous le blé en franchise.

Je tiens encore à féliciter l'honorable ministre des Finances pour avoir accordé davantage en faveur des machines agricoles que nos adversaires le proposaient dans leur convention de réciprocité. En appliquant les tarifs prévus dans cette convention, ces machines agricoles devaient être imposées de 15 p. 100, mais l'honorable ministre des Finances a réduit à 12½ p. 100 le tarif sur les lieuses, les faucheuses, les moissonneuses et les batteuses. Il devrait, pour cette réforme, recevoir les félicitations de tous les cultivateurs.

Un mot seulement à propos de cette convention de réciprocité et des marchés plus vastes. L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) nous a dit que la réciprocité était morte, mais si l'on en juge par ce qu'a dit l'honorable député de Huntingdon (M. Robb), nous aurions pu croire cet après-midi que nous entendions un des discours prononcés ici quand cette question était discutée dans le pays. Cela ne m'étonnerait pas que la réciprocité ne fût pas morte quand nous entendons l'honorable député de Cap-Breton-sud demander que l'industrie du fer soit protégée et l'honorable député de Wellington-sud insister pour protéger les machines agricoles. Elle l'est peut-être pour l'honorable député de Huntingdon qui n'a pas demandé l'entrée en franchise de la farine. Il a probablement quelque intérêt financier dans une minoterie, et par conséquent il tient à ce que la farine reste sur la liste des produits protégés. Mais c'est une des variations qui se produisent dans les différentes politiques pour les différentes localités que nos honorables amis de l'opposition ont l'habitude de mettre en pratique.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a parlé l'autre soir des dépenses pour la milice et du coût des armements. L'honorable député a-t-il oublié qu'il y a dans les statuts une loi connue sous le nom de loi navale Laurier? S'il ne l'a pas oublié, il doit savoir que si cette politique avait été suivie, elle aurait coûté probablement plus au pays que le Transcontinental national. Nous ne savons pas combien cette ligne coûtera, car ceux qui ont lancé ce projet n'avaient aucune idée des dépenses qu'il entraînerait. L'honorable député de Rouville a parlé des dépenses pour la milice, mais la plus grande réclame que le Canada se soit jamais faite a été obtenue par ces jeunes gens partis en Afrique du Sud, avec ce contingent qui a obligé M. Kronge à rendre hommage au vieux drapeau. Je serais étonné que l'honorable député de Rouville ne se soit pas senti personnellement très fier lors de ce matin mémorable où le contingent canadien a rempli son devoir envers le drapeau et l'empire. Je comprends bien pourquoi l'honorable député de Rouville est un peu peiné de la défaite de l'ex-Gouvernement en 1911. Si je m'en souviens bien, il était arrivé quelque temps auparavant à la position de ministre de la Marine et des Pêcheries, et qui sait, si ce régime eut duré, s'il n'aurait pas espéré devenir amiral. Pouvez-vous imaginer rien de plus risible que l'honorable député de Rouville marchant de long en large sur le pont d'un de ces cuirassés, revêtu de son uniforme bleu marin, brodé à profusion de galons d'or, avec son bicorne empanaché de plumes agitées par la brise. Je ne suis pas surpris que l'honorable député de Rouville soit d'humeur chagrine. Si nous l'avions vu dans cet uniforme, j'aurais excusé un membre du Parlement de l'avoir pris, aux pre-

mières clartés de l'aurore, pour l'amiral Togo, le vainqueur de la flotte russe.

Nous nous attendons à recevoir prochainement la visite de notre roi, et quand il viendra dans notre pays, j'espère que nous pourrons lui donner le spectacle de la nation la plus prospère et la plus avancée de toutes les colonies de l'empire britanique. Et, monsieur l'Orateur, je vous déclare que je crois fermement que lorsque Sa Majesté aura visité notre pays Elle sera prête à admettre que le Canada est aujourd'hui l'étoile précieuse qui brille au-dessus de toutes les colonies de l'empire.

M. H. R. EMMERSON (Westmorland): Je ne me souviens pas d'avoir eu l'honneur de parler sur le budget, aussi je considère que c'est mon discours de début sur cette question. Je n'aurais pas pris part à la discussion si je ne croyais pas que le moment est arrivé où ceux qui ont des convictions doivent donner libre cours à leurs opinions.

Les temps sont venus et je ne crois pas exagérer en disant que la bataille a commencé. L'histoire nous dit qu'il y a eu des périodes de lutte et de violence entre les différentes classes dans tous les siècles et dans tous les pays. Il y a deux mille ans une lutte semblable a existé et c'était une bataille des classes contre les masses populaires. Dans tout le cours de l'histoire des siècles ces luttes se sont produites et si les combattants ont pris des noms différents, la lutte n'en a pas moins existé. Nous en avons eu au Canada. Aujourd'hui, en Angleterrre, ils ont une lutte de ce genre. Il y a un conflit entre l'aristocrate et la démocratie. Au Canada, il y a eu dans les premiers temps une lutte du peuple contre le "Family compact". C'était la lutte pour obtenir un gouvernement responsable et cette lutte s'est faite dans chacune des quatre provinces primitives du Canada.

Nous la revoyons aujourd'hui parmi nous sous une forme différente. C'est une lutte entre les intérêts capitalistes et les grandes masses populaires. C'est très bon de rire et de dire qu'aucun pouvoir n'est le maître absolu aujourd'hui au Canada. Nous savons que c'est vrai, même pour les questions de législation, comme chaque député a pu s'en rendre compte dans la pratique, et qu'il y a des intérêts puissants et même très puissants au Canada qui ont un pouvoir et une influence, même dans ce Parlement.

Nous voyons parfois des députations nombreuses arriver à Ottawa pour voir le Gouvernement. On les entend avec considération, courtoisie et respect. Mais, monsieur l'Orateur, ces députations sont impuissantes à influencer l'orientation des lois et la conduite du Gouvernement. Nous avons vu ici l'autre jour dans cette enceinte une députation très nombreuse relativement à un grand projet de voie de transport. A-t-on trompé ces représentants? Sont-ils rentrés chez eux pensant qu'ils avaient fait une impression sur le Gouvernement ou même sur le Parlement? S'ils l'ont cru, ils se sont trompés eux-mêmes, parce que nous savons que la question est subordonnée au contrôle et à l'influence—peut-être ne devrais-je pas dire aux ordres—de certains intérêts rivaux. Si cela se termine par une lutte, je veux alors affirmer mon opinion sans ambiguïté et dire que je suis prêt à entrer en coopération avec les grandes masses populaires contre les classes en Canada.

C'est très facile de prendre la mauvaise route et de la suivre jusqu'à ce qu'elle vous mène loin de la bonne. C'est ce qui est arrivé au Canada. La difficulté est que nous ne nous sommes pas inquiétés d'appeler les choses par leur vrai nom. L'ambition est le mot que nous avons adopté pour désigner cette convoitise insensée du bien-être matériel qui est aujourd'hui la lubie dominante. La protection est un terrain où pousse la corruption. Tout notre corps politique est menacé mentalement, socialement et moralement par la corruption, politiquement parlant. C'est la force accumulée, la concentration intense de toute la cupidité amoncelée en vue du pouvoir et du lucre. Comme les païens dont parle le psaume 115, les idoles des sectateurs de ce système sont d'argent et d'or. Pour tous ces motifs et à cause de leur cupidité, les intérêts des manufacturiers et des industriels sont les ennemis de la démocratie.

Les gros bonnets de l'industrie et de la finance, à l'exemple des pourceaux, essaient de dévorer tout ce qui s'offre à leur vue, et pendant qu'ils s'empiffrent la démocratie tombe en ruine. Je ne suis pas de ceux qui croient que la démocratie est un perpétuel état d'enchantement; je ne crois pas non plus qu'elle doive rester intacte, flasque et indolente. Elle doit sans cesse aller de l'avant. Le sort de la lutte engagée ne se déterminera pas soudainement et les forces en présence sont de nature tout à fait différente; l'une est bien organisée et puissante, l'autre est sans organisation; il lui manque l'influence, le pouvoir et des hommes pour la diriger. Le sort de la lutte dépendra du dévouement des combattants et de l'énergie qu'ils déploieront dans le combat. J'appartiens à la démocratie et après m'être rendu compte de la situation, je déclare sincèrement que je m'efforcerai de

contribuer pour ma part au triompre de sa cause.

J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable ministre des Finances (M. W. T. White) et les honorables membres de la droite qui ont pris la parole plus récemment ne devront pas se croire offensés si je m'abstiens de relever leurs remarques pour m'occuper plus particulièrement de celles de mon honorable ami. Je considère qu'en discutant le budget il est de mon devoir d'aller directement à la source, au dispensateur de la loi, et le Moïse, dans l'occurrence, c'est le ministre des Finances. Il a été très éloquent, mais on reconnaîtra avec moi qu'il a parlé avec beaucoup de crainte, d'hésitation et de précautions. Il ressemblait à un homme qui s'aventure sur une glace peu solide. En l'écoutant, il m'était impossible de deviner à quoi il allait aboutir. Pendant qu'il parlait, il me faisait l'effet d'un homme qui joue au solitaire. Tout ce qu'il disait dépendait de la carte qu'il tournait et chaque phrase subséquente était dictée par la valeur de la carte retournée; il a procédé ainsi jusqu'à la fin, laissant tout au hasard, n'ayant aucune idée fixe, aucun but arrêté.

Mais dans l'ensemble, ce fut un excellent discours; malgré les nombreuses difficultés qu'il a eu à résoudre au cours du dernier exercice, il a trouvé des excuses et a expliqué du mieux qu'il a pu pourquoi notre commerce diminue, pourquoi nos emprunts augmentent, pourquoi notre crédit a souffert à l'étranger, pourquoi nous payons des taux plus élevés sur le marché de Londres, pourquoi la dette nationale prend des proportions alarmantes, pourquoi les recettes de la douane fléchissent et pourquoi nos dépenses sont de plus en plus lourdes. De toutes ces explications et de toutes ces excuses, deux choses ressortent clairement. La première, c'est que le ministre des Finances admet les obligations qu'il a contractées envers les maîtres du Gouvernement dont il fait partie, et la seconde, c'est que le Gouvernement se trouve dans une telle position que chaque fois qu'il fait quelque chose pour lequel il mériterait d'être félicité, il est obligé de faire du tort à quelqu'un.

La droite a applaudi le ministre des Finances quand il a déclaré que le tarif douanier d'une nation ne doit pas être réglé de manière à s'harmoniser avec le régime douanier d'un autre pays. Cette idée devrait être l'avenir, la devise ou le cri de ralliement du parti conservateur, et dès le lendemain matin, les journaux ministériels de la capitale imprimaient en gros caractères que le Canada ne serait en aucune manière subordonné à un autre pays. Cependant, le ministre des Finances avait à peine prononcé cette phrase qu'il déclarait qu'une surtaxe ne dépassant pas 20 p. 100 serait imposée sur les produits de tous les pays qui imposeraient des droits différentiels sur les produits ou les navires canadiens. N'était-ce pas là arranger notre tarif de manière à le faire concorder avec ceux des autres pays?

L'attachement à son parti est une tradition et ce serait heureux pour le ministre des Finances et le Gouvernement si quelqu'un pouvait faire disparaître l'histoire du parti conservateur au Canada. Quand le ministre des Finances répudiait l'idée d'harmoniser notre tarif à celui d'une autre nation, se rappelait-il que sir John A. Macdonald en 1879, par l'entremise de son ministre des Finances, sir Leonard Tilley, faisait mettre dans la prétendue Politique nationale une disposition qui subordonnait notre tarif à celui des Etats-Unis? Se rappelle-t-il qu'il y avait dans ce tarif un article décrétant que les produits naturels des Etats-Unis seraient admis en franchise ici, lorsque nos voisins admettraient en franchise certains produits naturels du Canada?

Tous les orateurs ministériels ont fait un éloge mérité du ministre des Finances; ils ont vanté ses qualités d'homme d'Etat et l'ont félicité de s'être déclaré formellement en faveur de l'ancienne politique conservatrice; et cependant il semble avoir oublié que le tarif conservateur de 1879 était disposé de manière à s'harmoniser avec celui des Etats-Unis. Il est vrai que le ministre des Finances a été libéral et qu'il a grandi dans les rangs de ce parti, bien qu'il soit devenu le Solon du parti conservateur, comme sir John l'était dans son temps. Sur ce point, il n'a pas été fidèle à la tradition de son nouveau parti.

En 1879, nous avons eu ce qu'on a appelé la Politique nationale et durant la campagne électorale de cette même année, les conservateurs expliquaient par tout le pays que nous aurions, non pas une augmentation, mais une nouvelle répartition des impôts, et cette nouvelle politique fiscale était présentée au pays comme une panacée contre tous les maux dont il souffrait. Une forte crise avait sévi en 1876, 1877 et 1878, et cet élixir merveilleux devait ramener la prospérité. Le peuple canadien, disposé à bien accueillir tout ce qui pourrait améliorer

son sort, accepta le remède qui, au début, imprima un certain essor au commerce et à l'industrie. Mais peu de temps après, la réaction commença à se faire sentir, et pendant quinze années de régime conservateur le commerce canadien fut dans le marasme. La construction du chemin de fer canadien du Pacifique imposait de lourdes charges au pays et nous nous efforcions en vain d'attirer les immigrants dans les prairies de l'Ouest. Le découragement s'empara de la population et même les chefs du parti conservateur se rendirent compte que notre politique fiscale était défectueuse.

Sir John Thompson, devenu premier ministre en 1894, admit que le régime protecteur avait fait faillite et c'est alors qu'il prononça la phrase fameuse: "Il faut émonder les branches desséchées." L'émondage eut lieu, mais l'effet n'en fut guère sensible.

En 1896, un nouveau Gouvernement fut appelé aux affaires. Une commission fut nommée qui parcourut le pays d'un bout à l'autre. Elle consulta et interrogea non seulement les industriels et les financiers, mais tous ceux qui avaient des propositions à soumettre sur la nature du remède à appliquer. C'est à la suite de cette enquête, ouverte à tous, que le tarif actuel fut adopté. De nombreux articles, jusqu'alors lourdement imposés, furent admis en franchise. Beaucoup de droits spécifiques furent convertis en droits *ad valorem*. Le tarif qui fut proposé au Parlement modifiait tellement notre régime douanier que sir Charles Tupper, qui était alors le chef du parti conservateur, prédit que les industries canadiennes languiraient et finiraient bientôt par être complètement ruinées.

Les honorables membres de la droite ne manquent jamais de dire que, pendant quinze ans, les libéraux ont appuyé un Gouvernement protectionniste et que nous avons accordé notre confiance à des hommes imbus des idées de protection. C'est encore le reproche que l'on nous fait aujourd'hui et il y a un peu de vrai dans ce que disent les conservateurs, mais le tarif de faveur accordé à l'Angleterrre en 1897, a introduit un changement bien marqué dans notre politique fiscale. Le tarif du Gouvernement libéral différait considérablement de celui du tarif précédent; il réduisait les impôts; il brisait les entraves imposées à plusieurs industries et il a certainement contribué à augmenter le volume de nos échanges avec l'étranger. Il se produisit une détente accompagnée d'une remarquable prospérité qui s'est prolongée pendant quinze ans.

M. MORPHY: Toujours sous un tarif de protection.

M. EMMERSON: Je trouve étrange que ce même tarif protecteur, ainsi que l'appelle mon honorable ami, ne puisse rien produire de bon quand il est appliqué par son parti et qu'il ait des effets si heureux quand il est appliqué par un gouvernement libéral. Si le tarif de 1897 était un tarif protecteur, pourquoi l'honorable premier ministre actuel, lorsqu'il était chef de l'opposition, en 1908, a-t-il proposé une résolution par laquelle il demaidait une meilleure protection? Si, sous le régime libéral, en 1908, nous avions un tarif qui donnait une protection convenable, quel besoin mon très honorable ami avait-il de demander au Parlement de se prononcer en faveur d'une protection convenable?

M. MORPHY: C'était une simple phrase.

M. EMMERSON: Je crois que mon honorable ami en prononce trop de phrases, toutes vides de sens qu'elles soient.

M. MORPHY: C'était un prétexte.

M. EMMERSON: En effet, nos adversaires ont eu recours à beaucoup de prétextes quand ils étaient dans l'opposition et aujourd'hui encore ils s'en servent volontiers.

M. MORPHY: Sous le régime libéral, en 1906 et 1907, il y a eu beaucoup plus de conflits industriels qu'à présent. Dans tout le pays, à l'heure présente, il n'y a que l'opposition qui se plaigne.

M. EMMERSON: Mon honorable ami se berce d'une douce illusion, mais je crois qu'il réussira difficilement à la faire partager aux électeurs.

M. MORPHY: Ce sera très facile.

M. EMMERSON: Quand l'honorable député dit que le mot "convenable" était un simple prétexte, il se rapproche assez de la définition de la politique donnée par un auteur éminent. Voici comment cet écrivain définit la protection:

> En pratique, la politique signifie trop souvent: tout pour le parti, rien pour le peuple; tout pour le système, rien pour le principe; tout pour les places, rien pour l'honneur; tout pour le pouvoir, rien pour le progrès.

Pour le Gouvernement que nous subissons, la politique est la science de céder aux exigences des amis. Mon honorable ami admet que c'est cette sorte de protection que son parti nous proposait en cette circonstance. Mais revenons à la question. S'il est vrai que le système protecteur ait été en vigueur durant tout le régime libéral, pourquoi nos adversaires voulaient-ils le changer? Pourquoi sir Charles Tupper déclarait-ils, dès le début, que le nou-

veau tarif causerait un tort incalculable au Canada?

Le nouveau tarif brisait quelques-unes des entraves qui paralysaient le commerce. L'admission en franchise d'un grand nombre d'articles employés dans l'industrie a fait renaître la prospérité. L'impulsion donnée aux industries a fourni de l'ouvrage à des milliers d'ouvriers et a favorisé l'agriculture et l'immigration. Mon honorable ami n'ignore pas qu'il est toujours facile d'imposer des taxes, mais, Edmund Burke a dit:

> Il est facile de créer des impôts. N'importe qui peut imaginer de nouveaux impôts; tout maladroit peut ajouter à ce qui a été fait; mais est-il bien prudent de ne mettre d'autres limites aux impôts que la patience de ceux qui doivent les supporter?

L'idée de cette motion concernant une protection convenable c'était d'imposer de nouvelles taxes aux contribuables de ce pays. Si elle n'a pas été acceptée par la Chambre et si elle n'a pas été approuvée par les électeurs à cette époque, c'est parce que le pays était en pleine prospérité. Le commerce augmentait dans tous les domaines. Dans toutes les branches de l'industrie et du commerce, régnait une grande activité et le succès couronnait tous les efforts. Les électeurs repoussèrent une proposition tendant à créer de nouveaux impôts, chose très facile dans certaines circonstances. Il n'est pas prudent d'augmenter les impôts au point de lasser la patience de ceux qui sont appelés à les acquitter.

J'ai dit, il y a un instant, que le tarif de 1879 contenait une disposition par laquelle certains produits seraient admis en franchise si le congrès américain prenait certaines dispositions. Cet article du tarif de 1879 a souvent été cité et je ne le répéterai pas. Je me bornerai à dire que le ministre des Finances, qui s'est montré plein de sollicitude pour les industriels et certaines autres classes de la société, n'a pas eu un seul mot pour déplorer les lourdes charges qui pèsent sur la masse des contribuables ou le coût excessif de l'existence. Il a gardé un silence absolu sur ce point. C'est en vain que l'on affecte d'attacher peu d'importance à l'augmentation constante du prix de la vie. Il est vrai que cette augmentation se fait sentir dans tous les pays, mais elle n'est pas aussi marquée en Angleterre que dans les pays protectionnistes et nulle part elle n'a été aussi marquée qu'au Canada.

Les honorables députés de la droite nous disent: "Vous étiez satisfaits du tarif lorsque vous étiez au pouvoir, mais maintenant que vous êtes dans l'opposition, vous voulez le modifier". Nous savons tous que le

temps apporte continuellement des changements et que les conditions se modifient d'année en année et, même, de mois en mois. Quand le tarif a été modifié en 1897, les trusts et les coalitions n'avaient pas l'importance qu'ils ont aujourd'hui. Je suis de ceux qui ont cru dans certaines circonstances que le parti libéral n'allait pas aussi loin qu'il devait aller dans le règlement de ces questions. Je n'ai aucune hésitation à en faire l'aveu, mais je n'ai aucun doute, à l'heure présente, que le parti libéral est prêt à aller de l'avant et c'est la raison pour laquelle je lui réserve toutes mes sympathies.

Les truts et les coalitions ont fait d'énormes progrès depuis l'adoption du tarif Fielding, en 1897. Plusieurs modifications ont été apportées à ce tarif; les changements les plus importants ont été faits en 1907 et si le gouvernement de sir Wilfrid Laurier était revenu victorieux des élections de 1911, des changements plus importants encore auraient été faits. Mais les trusts et les coalitions ont pris de si grandes proportions que le peuple commence à s'alarmer.

M. MORPHY: L'honorable député peut-il en nommer quelques-uns?

M. EMMERSON: Je pourrais en nommer plusieurs. J'en ai une longue liste ici, mais je ne crois pas nécessaire d'en donner lecture. Ces trusts prennent plus d'empire d'année en année; nous avons le trust de la houille, le trust de l'acier, le trust des minotiers, le trust des conserves; il y a des trusts dans presque toutes les industries. Je suis convaincu qu'un tarif protecteur favorise leur développement. L'objet principal d'un tarif protecteur est de protéger les industries du pays. Pendant un certain temps, le but peut être atteint, tant que la concurrence existe. Mais il arrive bientôt un temps où les industriels ne se contentent pas d'un profit raisonnable. Leur avidité—ils participent à la nature humaine—les porte à désirer toujours plus, au détriment du consommateur. Je crois que le temps est venu de modifier notre tarif de manière à prévenir la coalition de ces intérêts. Si le tarif actuel permet aux trusts et aux coalitions de réaliser des profits illégitimes, au détriment du consommateur, bien que libéral et ayant appuyé pendant des années le tarif actuel, je dis qu'il est temps de changer et d'en éliminer tout vestige de protection.

M. MORPHY: Alors mon honorable ami est un libre-échangiste à tout crin.

M. EMMERSON: Je suis un libre-échangiste à tout crin et je souhaiterais que les circonstances nous permissent d'adopter le libre échange. Je suis aujourd'hui ce que j'ai toujours été. La Confédération canadienne a été fondée sur la doctrine des impôts indirects; je m'en rends parfaitement compte, et cette doctrine a toujours été appliquée depuis. Mais s'il était possible de renoncer aux impôts indirects pour adopter l'impôt direct, nous pourrions alors avoir le libre échange. Si nous étions saisis d'une proposition tendant à amener ce résultat, je l'appuierais chaleureusement.

Le ministre des Finances s'est occupé des aciéries et des instruments aratoires. Il y a quelque temps je lui ai signalé une question dont il ne paraît pas s'être occupé. Les cultivateurs des provinces de l'Est portent moins d'intérêt à la question des instruments aratoires qu'à celle de l'admission en franchise de certaines matières brutes nécessaires à leur industrie. Il y a quelques semaines, j'ai demandé au ministre des Finances d'étudier la question des engrais chimiques et de la scorie. A cette occasion, je lui ai exposé, ainsi qu'à la Chambre, les conditions telles qu'elles existent dans les provinces de l'Est, concernant la scorie et son emploi comme engrais. Je suis en faveur de l'admission en franchise des instruments aratoires, parce qu'ils sont en quelque sorte la matière première de l'agriculteur et, en vertu du même principe, les engrais chimiques devraient aussi être admis en franchise, puisqu'ils sont employés dans la production agricole. Je ne répèterai pas ce que j'ai dit l'autre jour à ce sujet, mais je tiens à vous faire observer, monsieur l'Orateur, ainsi qu'au ministre des Finances, que le Gouvernement s'est montré soucieux des intérêts des grands industriels, mais qu'il n'a pas accordé à la classe agricole la sollicitude qu'elle est en droit d'attendre de ceux qui gouvernent le pays. Un industriel isolé peut obtenir que le droit soit relevé sur un produit; par exemple, un industriel du Cap-Breton peut obtenir, secrètement, du bureau des douanes, qu'un droit soit imposé sur la scorie, un engrais d'un usage général parmi les agriculteurs et les horticulteurs des provinces de l'Est. J'ai ici une lettre d'une personne que je ne connais pas personnellement mais qui est, je crois, secrétaire de l'association des horticulteurs de la Nouvelle-Ecosse. Dans une lettre datée du mois de mars de cette année, il me dit entre autres choses:

J'ai cru devoir vous écrire directement pour vous expliquer l'effet, pour les horticulteurs de la vallée d'Annapolis, de cette décision du bureau des douanes.

Depuis quelques années, la scorie est un des engrais chimiques les plus employés dans la culture des pommiers. Le seul élément nutritif que la plante y trouve, c'est l'acide phosphorique dont la scorie contient de 12 à 14 p. 100, mais elle contient aussi de 40 à 60 p. 100 de chaux et, bien que la chaux ne soit pas directement un engrais, elle agit puissamment sur les matières nutritives qui sont à l'état inerte dans le sol. Par suite de la présence de cette chaux, la scorie, comme source d'acide phosphorique, est très supérieure au phosphate et remplace rapidement ce dernier dans les vergers, ainsi que pour la culture des céréales et du foin. Quand nous avons commencé la culture des pommes sur une base commerciale, dans la vallée d'Annapolis, les producteurs comptaient presque exclusivement sur leurs étables pour avoir de l'engrais, et bien souvent un horticulteur renonçait à agrandir son verger, parce qu'il manquait d'engrais. Depuis quinze ans, cependant, la culture variée a diminué et le cultivateur qui se trouvait avoir trop de fer au feu, n'a conservé que son verger en renonçant à l'élevage qui donnait moins de profits et exigeait plus de travail. Mais en agissant ainsi, il s'est trouvé dans la nécessité de s'adresser ailleurs pour fumer ses vergers et, tous les printemps, nous importons des milliers de tonnes d'engrais chimiques, pour lesquels nous payons des centaines de milliers de dollars.

Les vergers de pommiers augmentent rapidement en nombre dans toute l'Amérique et nous pouvons nous attendre à une très forte production d'ici à quelques années. Malgré mon désir d'être optimiste, je me trouve forcé de dire que le pays qui triomphera dans la lutte, c'est celui qui pourra produire les pommes à plus bas prix. La Nouvelle-Ecosse avec ses terres à bon marché, sa situation rapprochée du marché, ses moyens de transport par eau, se trouve merveilleusement située sous ce rapport, mais une hausse injuste dans le prix des engrais chimiques et des matières servant à l'arrosage au pulvérisateur annulerait en grande partie ces avantages.

Dans la vallée d'Annapolis, nous fabriquons, pour ainsi parler, les pommes, en ce sens que nous employons dans la culture de ce produit, des fertilisants que l'on met sur le marché en qualité de matières premières. Pourquoi ne serions-nous pas placés sur un pied d'égalité avec les autres producteurs et n'obtiendrions-nous pas—faveur dont ces derniers jouissent—l'entrée en franchise de la matière première dont nous avons besoin? Il importe cent fois plus d'établir sur une base solide l'industrie de la culture des fruits à la Nouvelle-Ecosse qu'il n'est urgent d'aider ceux qui fabriquent les fertilisants. La compagnie des fertilisants Cross, de Sydney, jouit d'un monopole complet, en ce sens que nulle part ailleurs, au Canada, on ne produit le laitier basique. Tout le monde sait que ce produit est un dérivé de la fabrication de l'acier que, il y a environ deux ans, on jetait dans le port de Sydney comme n'ayant aucune valeur quelconque. La mouture de cet article ne coûte rien, d'ou il suit que la vente de ce produit constitue un profit net.

Je demande à tout homme de sens commun de me dire s'il est juste d'obliger les horticulteurs fruitiers de cette région d'ajouter ce profit à ceux que réalisent déjà les actionnaires de la compagnie de fertilisants Cross. A cause de nos printemps humides et froids, nos

vergers sont spécialement exposés au fléau du parasite de la pomme, la tache noire. Pour les protéger contre cette maladie, on doit arroser, chaque été, à trois ou quatre reprises différentes, les arbres qui les composent d'une composition chimique qui tue ce champignon désastreux. Cet arrosage se fait aujourd'hui au moyen de machines puissantes dont le coût varie de $250 à $300 et, si je ne me trompe, le droit imposé sur ces instruments représente 30 pour 100. On utilise, à l'heure qu'il est, des centaines de ces machines, dans cette vallée; une seule maison en a vendu 40, le printemps dernier, au prix de $265 chaque.

Mais je pourrais aller plus loin et écrire des pages et des pages sur ce qui, à mon estime, démontre l'injustice des lois douanières à l'endroit des cultivateurs et des producteurs de fruits.

M. LALOR: Quel est le prix de la tonne de cet article?

M. EMMERSON: Il varie de $25 à $40; on tient compte principalement de la qualité. A la suite de la modification opérée par l'arrêté du bureau des douanes, on réclame, aujourd'hui, un supplément de prix aux cultivateurs qui achètent ces machines et qui sont forcés d'obtempérer ainsi à cet ordre du ministère des Douanes.

M. BLAIN: Mon honorable ami peut-il nous donner le nom de l'auteur de cette lettre?

M. EMMERSON: Oui; c'est celui de M. Manning Ells, secrétaire de l'association des horticulteurs fruitiers de la Nouvelle-Ecosse, un homme qui, de son propre mouvement, m'a adressé cette lettre, simplement parce que j'ai appelé l'attention de la Chambre sur cette question.

Les moyens ne manquent pas, si l'on veut diminuer le coût de la vie et aider le cultivateur, et je tiens à signaler la différence entre les méthodes adoptées par l'Allemagne, d'une part, et celles arrêtées par le Canada, d'autre part. En Allemagne, le gouvernement accorde une diminution dans les prix de transport des scories ou laitier basique. Au Canada, ces taux sont portés au chiffre le plus élevé possible, si l'on tient compte de la valeur de cet article. C'est ce qui s'est produit sur l'Intercolonial, il y a quelques mois à peine. En Allemagne, le professeur Wagner, membre du conseil privé et directeur du bureau des statistiques, a déclaré:

Il serait excessivement avantageux qu'on obtint un phosphate à base soluble qui, ainsi qu'on l'on constaté, sont, quant aux effets, le superphosphate mis sur le marché allemand, mais je ne crois pas qu'il nous soit possible d'obtenir cet article, car, ainsi qu'on m'en a informé, la grande valeur de ce laitier basique est reconnue depuis quelque temps déjà, en Angleterre, au point que la demande de cet article y est plus forte que la production.

Nous pouvons donc noter, comme nous intéressant spécialement, le fait que les Anglais produisent un laitier aussi exceptionnellement efficace, et prompt, et nous devons charger nos chimistes et nos spécialistes en théorie de rechercher, autant que possible, si la solubilité du laitier Thomas obtenu aux hauts fourneaux d'Allemagne, ne peut, grâce à une modification quelconque de procédé, devenir l'égal du phosphate basique soluble.

Au Canada, on impose un droit de 10 p. 100 sur cet article.

En Angleterre, les cultivateurs réclament un règlement défendant l'exportation du laitier basique, et leur journal, le "Mark Lane Express" dit:

"C'est pitié qu'un produit fertilisant aussi bon soit exporté.

"Au Canada, le coût de cet article se trouve augmenté par l'imposition d'un droit et par l'augmentation des tarifs de transport".

Lequel, je le demande, est le plus efficace? Ce laitier basique est d'une extrême importance pour la population du Canada, surtout pour celle qui se livre à l'horticulture. Je sais que les cultivateurs du comté de Westmoreland vivent dans l'anxiété à la suite de l'attitude prise par le Gouvernement en imposant ce droit. Ils se trouvent à la merci d'une seule compagnie qui, d'après leur opinion, n'a engagé que $140,000 dans cette entreprise et qui ne fournit pas de l'emploi à un très grand nombre d'hommes. Cette unique compagnie, par l'intermédiaire de son gérant, peut approcher secrètement le gouvernement du Canada et obtenir de ce dernier une modification tarifaire qui impose aux cultivateurs et aux horticulteurs de l'Est un fardeau supplémentaire représentant $1.25 à $1.50 la tonne.

M. MORPHY: L'honorable député affirme-t-il que le prix a augmenté dans cette proportion au cours de cette saison?

M. EMMERSON: C'est le renseignement qu'on m'a fourni.

M. MORPHY: Et que l'honorable député tient pour exact?

M. EMMERSON: Oui, car il m'a été communiqué par des personnes certainement dignes de foi et qui n'avaient aucun intérêt à me fournir un renseignement faux. Ce gérant d'une compagnie peut s'adresser au Gouvernement et en obtenir ce que l'on sait; cependant, les cultivateurs, alors même qu'ils viennent ici par centaines, se voient refuser l'enlèvement du droit sur le blé. Cela révèle un état de choses qui ne devrait pas exister. C'est là une des anomalies du tarif qu'on aurait dû faire disparaître et je m'étonne que le ministre des Finances ne tienne pas le moindre compte de la situation ainsi créée. On a dû, pour-

tant, lui signaler ce qui se passait. Il était disposé à faire quelque chose en faveur des cultivateurs de l'Ouest, au sujet d'une catégorie d'instruments aratoires; mais voici le secrétaire de cette société d'horticulteurs qui déclare que les intéressés doivent acquitter un droit de 30 p. 100 sur tous les instruments dont ils ont besoin dans l'exploitation de leurs vergers. D'après le présent tarif, ils sont forcés de payer un droit plus élevé sur toutes les différentes catégories de fertilisants qui entrent au Canada. Le cultivateur est obligé de se servir de ces machines. A quoi sert-il au ministre de l'Agriculture d'envoyer les agents et les fonctionnaires de son département dans toutes les parties du pays pour y faire l'instruction du cultivateur, ou d'accorder des gratifications aux écoles d'agriculture pour encourager l'enseignement agricole, s'il impose ensuite un fardeau sur les épaules de ceux qui veulent mettre en pratique l'enseignement qu'ils ont reçu, grâce à cette aide? D'un côté, il favorise tant soit peu l'instruction, de l'autre, il impose des entraves à ceux qui emploient avec succès et bénéfice les enseignements qu'ils ont acquis, grâce aux subventions du Gouvernement. Je crois que c'est une question que mon honorable ami le ministre de l'Agriculture ferait bien de signaler au ministre des Finances et à ses collègues du Gouvernement, afin de faire cesser cette injustice. Je ne soulève pas ici cette question simplement parce que cette dernière revêt un caractère politique. C'est une proposition d'affaires que devraient étudier les membres du Gouvernement et leurs partisans des Provinces maritimes, entre autres. Je m'étonne de constater que les députés de la vallée d'Annapolis, l'honorable représentant du comté d'Annapolis, l'honorable député du comté de King et mes honorables amis de Digby et de Hants, tous habitants de comtés qui sont spécialement intéressés à l'horticulture et à l'agriculture sous toutes ses formes, n'aient pas insisté sur cette question qui revêt une importance exceptionnelle pour leurs électeurs.

Il est une autre question pour laquelle j'aimerais appeler spécialement l'attention du ministre des Finances. On a modifié l'article du tarif qui se rapporte à la pierre de construction et ce changement est loin de favoriser, si je ne me trompe, les intérêts des carriers de l'est, du centre et de l'ouest du Canada, pourrais-je dire. C'est une modification opérée dans l'intérêt exclusif des entrepreneurs d'édifices publics considérables, par tout le Canada, des entrepreneurs surtout des vastes édifices que le Gouvernement fait ériger dans cette ville et ailleurs...

M. BURRELL: Cela n'est-il pas à l'avantage des tailleurs de pierre?

M. EMMERSON: A mon avis, ce n'est pas à l'avantage des tailleurs de pierre, du plus grand nombre du moins. Mon honorable ami doit se rappeler qu'il y a des milliers de tailleurs de pierre engagés dans des ouvrages de carrière, au Canada. Les tailleurs de pierre qui travaillent dans certaines villes n'appartienent pas au groupe dont je parle et, bien que la décision à laquelle le Gouvernement en est arrivé puisse favoriser quelques-uns de ces ouvriers, elle ne les favorise pas autant qu'elle accommode les entrepreneurs. On blâme le Gouvernement tout comme on avait critiqué le ministère précédent, parce qu'il a permis, à la suite de la décision à laquelle en est venu son architecte, l'emploi de la pierre de l'Ohio et de l'Indiana dans la construction d'édifices publics autorisée par le Parlement. C'est ce qu'on a fait partout et le Gouvernement est loin de s'insurger pratiquement contre cette coutume. C'est le système suivi par le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique et le Parlement a entendu des plaintes, à ce propos, il y a quelques années. La nouvelle gare que le Grand-Tronc a construite, à Ottawa, le Château-Laurier et d'autres édifices de même nature sont des exemples qui viennent à l'appui de ce que j'avance. Tous ces édifices sont construits de la pierre de l'Ohio et de celle de l'Indiana, au préjudice des intérêts des propriétaires et des ouvriers des carrières canadiennes. Voici une déclaration faite au nom des propriétaires de carrière de pierre à construction du Canada. Je vais en donner lecture afin qu'elle soit consignée au hansard:

L'exposé budgétaire fait à Ottawa indique qu'on a voulu protéger l'industrie de la taille de la pierre, au Canada, en augmentant le droit sur la pierre travaillée importée, en fixant ce droit à 15 cents le 100 livres, dans le cas de la pierre sciée sur quatre faces, et à 45 cts le 100 livres, dans le cas de la pierre autrement ouvragée. Cela permettra l'importation de la pierre sciée sur deux faces (la seule façon en laquelle on l'importe comme "pierre sciée"), au même droit que celui imposé sur "les blocs de carrière bruts", soit en franchise, en vérité, et cela est évidemment rédigé à seule fin de protéger exclusivement les intérêts des entrepreneurs et aura pour résultat d'occasionner un préjudice grâce aux carrières canadiennes, vu que la "pierre sciée sur deux faces" acquitte un droit plus élevé à l'ancien tarif. La plupart des carrières du Canada sont pourvues maintenant de scieries et elles peuvent fournir de la pierre sciée sur deux ou quatre faces, mais les entrepreneurs

commandent soit des blocs de carrière soit de la pierre sciée sur deux faces seulement. Demander ce changement indique peu de générosité de la part des entrepreneurs, car ils réclament une forte protection pour l'industrie de la taille de la pierre, mais ils veulent importer de la pierre sans être forcés d'acquitter le moindre droit sur cet article.

Si on le permet, ce changement placera les carrières canadiennes à la merci des entrepreneurs. En général, le pays acceptera une mesure de protection modérée envers l'industrie de l'exploitation des carrières et le développement de nos grandes ressources naturelles sous ce rapport, avec autant de faveur qu'il approuvera une protection aussi accentuée dans l'industrie de la taille de la pierre se faisant presque entièrement à l'avantage de la pierre importée.

Les carrières canadiennes devraient également participer à cette protection, en la manière indiquée ci-après:

Pierre brute pour concasseur, brise-lames, etc., 5 cents le 100 livres.

Blocs bruts, ni sciés ni ouvragés, 10 cents le 100 livres.

Sciés sur une face ou sur deux faces, 20 cents le 100 livres.

Autrement ouvragés, 40 cents le 100 livres.

Certes, tous les membres du Parlement, sans distinction de parti, favoriseront le développement de la grande richesse naturelle que le Canada trouve dans sa pierre. Aujourd'hui, on importe des Etats-Unis presque toute la pierre qui entre dans la construction des maisons, au Canada.

Une raison de cette préférence, c'est les taux de transport peu élevés de la pierre prise dans les carrières de l'Ohio et de l'Indiana et dirigée sur les centres populeux du Canada. Une autre, c'est que les pierres importées sont plus friables et que le coût de leur taille est moins élevé que celui qu'on est obligé d'acquitter dans le cas de la pierre canadienne,mais la pierre étrangère n'est pas tout à fait aussi forte ni aussi durable que l'est la pierre du Canada, et elle ne donnent pas ce velouté, ce jeu de couleurs et cete finesse de grain que la pierre canadienne offre à l'observateur. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick présentent une grande variété de pierre à sable et de granit. La province de Québec a la pierre calcaire, le marbre et le granit. Ontario possède des carrières de grès, de pierre calcaire et de granit. Le Manitoba présente une pierre calcaire particulièrement belle et durable, et les grandes provinces de l'Ouest ont de riches carrières de pierre calcaire, de marbre et de granit en grande variété. Un échantillon de grès extrait d'une de nos carrières du Nouveau-Brunswick a été éprouvé au laboratoire de l'université McGill; on l'a soumis, trente minutes durant, à une chaleur dépassant 1,500 degrés F., on l'a plongé ensuite dans l'eau froide et l'on a constaté que sa force de résistance dépassait 4 livres au pouce, ce qui est plus fort que la force de résistance du béton.

Cette pierre, par sa couleur et sa texture, ressemble à celle qu'on a fait entrer dans la construction de la seule maison qui a résisté à la pire des conflagrations qui ont ravagé San-Francisco; cette maison est encore debout, aujourd'hui; elle est occupée, tout cela démontre que la pierre calcaire résiste au feu aussi bien que peut le faire toute autre matière qui entre dans la construction des maisons. En général, la pierre calcaire du Canada pèse plus au pied cube que celle des Etats-Unis.

La pierre de l'Ohio pèse 140 livres au pied cube et celle du Canada pèse d'ordinaire 155 livres, ce qui la rend plus durable, mais aussi sa taille est un peu plus dure. Il faut un matériel lourd et dispendieux pour outiller une carrière et, en général, il est nécessaire de relier cet ouvrage à une voie de chemin de fer, ce qui entraîne des dépenses considérables quelquefois. Il convient donc d'encourager ceux qui engagent ces dépenses, en vue d'exploiter ces carrières de pierre, en face du grand développement qu'on relève, sous ce rapport, aux Etats-Unis. On devrait se souvenir que le revenu des opérations poursuivies à ces carrières va presque entier aux ouvriers, sous forme de salaires, car c'est là ce qui indique que le pourcentage des gages est plus élevé qu'à l'ordinaire.

Voilà une des difficultés que les tarifs protecteurs produisent. Il s'agit ici d'un changement opéré dans le tarif à propos de la pierre de construction. En changeant simplement quelques mots et en disant que la pierre sciée sur deux faces entrera au Canada suivant un tarif qui équivaut à l'enlèvement des droits, on donne un avantage aux carriers de l'Ohio et aux entrepreneurs qui ont intérêt à protéger les carrières de l'Ohio.

M. BURRELL: Mon honorable ami se fait l'avocat de la protection.

M. EMMERSON: Non pas, mais je dis que c'est là une des difficultés que la protection suscite. On avait un tarif qui protégeait la pierre sciée sur deux faces et cette pierre était soumise à un certain droit. Maintenant on change cela et l'on met sur un pied d'infériorité réelle ceux qui ont des intérêts dans cette industrie, et tout cela simplement pour favoriser les entrepreneurs de l'Etat et les quelques hommes dont ces derniers peuvent retenir les services, lors de la construction d'édifices, sans égard aux capitaux engagés dans l'exploitation des carrières de l'est, du centre et de l'ouest du Canada, et sans tenir compte des ouvriers, tailleurs de pierres et carriers qui travaillent sur ces ouvrages. J'ai soulevé cette question, en cette Chambre, parce que des intéressés m'ont écrit à ce propos. Je crois qu'en hésitant comme on le fait dans le but de favoriser certains intérêts particuliers, on ne travaille pas au bien général du Canada.

J'estime qu'on devrait arrêter au grand jour tout tarif quelconque. Que la lumière se fasse sur toutes ces questions. Dans le cas du laitier basique, le décret qui a eu pour conséquence l'imposition d'un droit que les cultivateurs de l'est du Canada doivent acquitter a été adopté en secret et par un seul homme. Toute question d'affaires revient tôt ou tard à la question du tarif. Cela est inévitable. Notre système constitutionnel exige que nous ayons un tarif, mais celui-ci devrait être préparé au grand jour. J'ai déjà eu l'occasion de signaler les dan-

gers qu'offrent les arrêtés du conseil et le péril que présente l'adoption d'ordres se rattachant aux douanes, parce que tout cela se fait en secret. L'attitude prise par l'ancien Gouvernement de consulter le peuple, avant d'arrêter le tarif de 1897, a été approuvée, dans le temps, et elle méritait certes ces félicitations. C'était un exemple que le cabinet actuel aurait dû suivre. Mais ce n'est pas là ce qu'il a fait. Dans le cas de la pierre de construction, si cette question avait été soumise à ceux qui exploitaient des carrières, au lieu d'être renvoyée à l'examen des entrepreneurs, on aurait obtenu peut-être un résultat tout différent. En 1828, les Etats-Unis eurent un tarif qu'on qualifia d'abominable. On l'appela ainsi, parce qu'il n'avait ni commencement ni fin et qu'il ne reposait sur aucun plan arrêté d'avance. Quoi qu'il en soit, on ne pouvait y trouver la moindre trace d'un plan quelconque. C'était une énigme complète que personne ne pouvait résoudre, et l'on en était réduit à s'en rapporter de guerre lasse au tarif. Ce n'était donc pas un système équitable, mais cela démontrait amplement l'exactitude de cette définition de la protection qui le caractérisait comme

...étant une vis sans fin dont on ne peut jamais connaître le travail, en protégeant une industrie on nuit directement ou indirectement à toutes les autres, d'ou il suit qu'on doit protéger celles-ci également. Mais alors on se trouve à nuire à l'industrie qu'on a d'abord protégée et qu'il faut indemniser; or cette compensation a son effet, à son tour, sur toutes les autres industries qui réclament d'autres faveurs et cela se prolonge à l'infini.

L'effet de la protection, dans tous les pays et pour toutes les classes de la société, est d'affaiblir la volonté et l'esprit d'entreprise. Ce système enseigne aux gens à compter sur les autres. Comme résultat nous avons les demandes que le Parlement et le Gouvernement ne cessent de recevoir de gens et de compagnies qui sollicitent des endossements, des gratifications et des subventions. Nous n'avons pas besoin de sortir du Canada pour trouver des exemples de ce fait. Celui-ci est également palpable dans d'autres pays, surtout dans les pays de protection à outrance telle l'Allemagne où les subventions sont toujours à l'ordre du jour et dont le gouvernement aide des deniers publics certaines industries, au préjudice de l'intérêt général du pays et à celui surtout des classes ouvrières. Ce prétendu tarif d'abomination de toute sortes, établi aux Etats-Unis, avait le mérite de laisser les gens agir à leur guise et se livrer à l'industrie qu'ils avaient choisie. Mais il n'en est pas ainsi, quant au Gouvernement canadien, puisqu'il accède aux demandes d'intéressés choisis et qu'il ne consulte même pas le peuple par l'intermédiaire de ces représentants. Le système d'entente secrète est nuisible. Il sert l'intérêt de ceux que nous appelons les grands capitalistes, contre lesquels je ne dis rien de blessant, du moment qu'ils se sont enrichis par leur travail et leurs efforts dans la lutte pour la vie, et sans le secours exclusif de la protection, et sans recourir à l'appui des coalitions et des trusts. Ces ententes secrètes sont ordinairement le résultat de l'influence exercée par des intérêts considérables. Combien de membres de cette Chambre comprennent les changements opérés dans les droits du tarif? Nous avons entendu l'honorable ministre des Finances parler de la modification opérée dans le droit relatif à l'acier, et il nous a fait connaître le nombre de livres ou de verges qui seraient soumis à un certain droit. Mais qui a conseillé le ministre des Finances dans tout cela? Il est certain que le ministre des Finances a profité de l'avis de ceux qui sont intéressés dans telle ou telle entreprise, mais l'immense classe des consommateurs ne possède pas la connaissance tschnique voulue pour comprendre l'effet de ces changements.

Ce serait pour le ministre des Finances manquer à l'étiquette, s'il agissait autrement et s'il disait qui lui a conseillé d'opérer ces changements. Par le temps qui court, on se sert du moindre expédient pour laisser le public dans l'ignorance complète des arguments invoqués par les protectionnistes à outrance, des faits qui réfutent ces arguments et du but que les parains de la protection veulent atteindre. C'est poursuivre un feu follet que de chercher à connaître le coût de production, et l'on accepte ce feu follet comme base des tarifs, mais il est trompeur, variable, et il n'existe nulle part comme une réalité qu'on peut établir.

Le Canada et les Etas-Unis connaissent parfaitement l'intremetteur expert dont la spécialité consiste à s'occuper de questions de cette nature. On a vu ces gens-là, ici même, depuis nombre d'années, mais ils se mettent en évidence, d'une façon spéciale, au cours de la présente session, dans l'espoir d'obtenir quelque faveur pour tel ou tel intérêt particulier. Le ministre des Finances nous a dit qu'il avait eu l'avantage d'être renseigné par les fabricants de machines agricoles, et il a cité le coût de production de ces machines; il n'a pu, toutefois, répondre à l'honorable représentant d'Assiniboïa au sujet du capital majoré. Il

s'est opéré un changement très marqué dans l'ancien ordre de choses. Une coalition de rivaux canadiens a détruit la concurrence domestique.

Le mot d'ordre de protéger l'industrie dans son enfance a déjà prévalu, mais les besoins d'aujourd'hui ont jeté cela dans l'ombre, et je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour expliquer jusqu'à quel point cette idée en est arrivée. Les capitalistes soutiennent qu'un jeune pays a besoin de la protection pour établir des industries, et qu'un vieux pays a besoin de la protection continue, parce que diminuer la protection serait nuire à des intérêts reconnus; ainsi donc: la protection, du moment qu'elle est établie, doit subsister toujours. Après la mise en vigueur d'un tarif protecteur, il arrive quelquefois que ceux-là même qui ont établi ca tarif désirent modifier celui-ci. Ce fait a été parfaitement démontré, en 1894, alors que le gouvernement conservateur de sir John Thompson a voulu couper les branches séchées de l'arbre de la protection.

Les plus forts partisans de la protection comprennent que, dans son application, ce système économique cause du préjudice ici et là. Pour être efficace et pour atteindre le but de ses auteurs, c'est-à-dire, empêcher toute concurrence de la part des autres pays, la protection devrait être répandue partout et devenir prohibitive, au point de vue pratique. Voilà ce qu'elle n'est pas, et celui-là même qui approuve le principe de la protection reconnaît aujourd'hui que notre tarif comporte des injustices à l'endroit de telle ou telle industrie et de telle ou telle classe de la société. L'honorable ministre des Finances avoue ouvertement son adhésion à une politique de restriction et de monopole. Quelle est, aujourd'hui, la politique fiscale du ministre des Finances telle qu'il l'a énoncée lui-même? C'est une doctrine entièrement nouvelle et qui diffère de celle promulguée par sir Leonard Tilley, en 1879. La nouvelle doctrine de ce partisan de la protection, c'est que le tarif doit représenter l'écart entre le coût de la production, au Canada, et celui de la production, dans les autres pays, plus un profit raisonnable pour ceux qui sont engagés dans l'industrie.

Ce qu'il y a de nouveau, c'est "plus un bénéfice raisonnable". Qui est-ce qui déterminera ce qui doit constituer un bénéfice raisonnable? Cette doctrine assure ouvertement des bénéfices à quiconque vient solliciter des faveurs du Gouvernement. C'est ce qui fait que des industriels débarrassés de toute concurrence étrangère, se sont entendus pour constituer de puissants monopoles. Maintenant qu'ils ont goûté au sang, il leur en faut davantage. Ce sont ces monopoles qui ont provoqué la cherté de la vie dont les masses se plaignent aujourd'hui. Qui n'a entendu parler du trust du ciment? Le Gouvernement lui-même a dû intervenir à un moment donné pour atténuer les mauvais effets de cet accaparement.

J'ai signalé les autres monopoles. Les exploitants d'une même industrie se coalisent et, naturellement, à chaque coalition il faut un dédommagement qui la satisfasse et écarte ses concurrents. C'est ainsi que chaque monopole devient très puissant et parvient à réunir un capital énorme sur lequel il faut payer des dividendes. Ces dividendes, ce sont les consommateurs qui sont obligés de les payer. Je ne suis pas favorable à la protection, mais, je le dis sans déguisement, si l'on pouvait établir un régime modérément protecteur qui rendît les coalitions impossibles, on écarterait un grand nombre des graves inconvénients du protectionnisme. Tout le mal provient des monopoles qui se sont ainsi établis. Quand il y a baisse des prix, que font les monopoleurs? Ils abrègent les heures de travail, restreignent la production, rognent les salaires, jettent des ouvriers sur le pavé—et pourquoi? Pour maintenir les prix à un chiffre élevé en dépit de l'inactivité industrielle. Voilà ce que les truts ont accompli aux Etats-Unis; voilà ce que les trusts et les monopoles accomplissent aujourd'hui au Canada. La protection a le grave inconvénient de permettre, de favoriser un tel état de choses.

Il est souvent question de chômage, de marasme des affaires et de fermeture d'ateliers. Dans l'est du Canada, dans la province que je représente et dans celle de la Nouvelle-Ecosse, on a, l'hiver dernier, réduit les salaires, diminué de nombre des employés et pris des mesures pour restreindre la production et maintenir les prix à des chiffres élevés.

M. BLAIN: Mon honorable ami est-il aujourd'hui en faveur de l'abolition du droit sur le ciment ?

M. EMMERSON: Mon honorable ami me demande si je suis en faveur de l'abolition du droit sur ceci ou cela; je lui réponds qu'on ne saurait favoriser les uns au détriment des autres. Si l'honorable député était d'avis que l'on devrait abolir la protection

à l'égard de tous les articles de commerce pour s'en tenir à un tarif pour les seuls objets du revenu, je serais entièrement d'accord avec lui. Il fut peut-être un temps où le tarif n'amenait pas la hausse des prix, mais ce temps n'est plus. Les monopoleurs ont su tirer parti des droits de douane pour fixer à leur guise le chiffre des prix et des salaires.

Ainsi que l'a fait observer mon honorable collègue de Rouville (M. Lemieux), à ceux qui réclament l'abolition des droits sur les denrées alimentaires, sur le blé et les machines agricoles, on répond que cela équivaut à l'établissement du libre-échange. Je me demande par quel raisonnement on en arrive à une telle conclusion.

M. LEMIEUX: On cherche à capter des suffrages.

M. BLAIN: Comment se fait-il que ce soit dans les pays où la protection est le plus en faveur que les machines agricoles se paient le moins cher?

M. EMMERSON: Je ne sache point qu'il en soit ainsi.

M. BLAIN: Tel est le cas.

M. EMMERSON: Si c'est le cas, cela doit tenir à une multitude de causes. Quel est l'objet de la protection? C'est de maintenir les prix assez élevés pour que les industriels puissent fabriquer avec profit en dépit de l'importation des produits de l'industrie étrangère. Il s'ensuit nécessairement que l'imposition d'un droit sur un article quelconque augmente le coût de cet article.

M. BLAIN: Je dis que non.

M. EMMERSON: Quand on achète un article importé, une partie du prix va à la caisse de l'Etat sous forme de droit de douane; règle générale, cependant, ce n'est pas l'article étranger que l'on achète, mais l'article fabriqué au pays et dont le fabricant a porté le prix à un chiffre qui représente celui de l'article de provenance étrangère, plus le droit de douane, sinon davantage. Je crois que ce que je dis là est passé à l'état d'axiome. Qui est-ce donc qui bénéficie de la taxe? Ce n'est assurément pas l'Etat, mais bien le fabricant.

M. STEVENS: C'est l'ouvrier qui en bénéficie.

M. EMMERSON: Mon honorable ami ferait mieux de ne s'occuper que des Hindoux. Sa prétention que la protection relève les salaires des ouvriers dépasse les bornes de l'absurdité.

M. STEVENS: On peut le démontrer.

M. EMMERSON: On peut démontrer que l'honorable député se trompe singulièrement. En réclamant tous ces privilèges, les industriels canadiens avouent leur incapacité. Leurs produits, on nous oblige à les payer de 15 à 35 p. 100 de plus que ceux des fabricants étrangers. Voilà comment ce poupon colossal, ce poupon à barbe en use aujourd'hui à notre égard. A sa naissance, il fallut le protéger, mais maintenant qu'il est devenu un bambin de plusieurs années, il semble qu'il faille continuer de l'allaiter au même biberon. C'est ce régime qui a favorisé l'épanouissement de certaines industries au détriment de la puissance économique du pays. Cette pensée, M. Woodrow Wilson l'a développée en un langage merveilleux dans les harangues qu'il fit au peuple américain avant la dernière élection présidentielle.

Les libéraux représentent à peu près la moitié de la population du Canada, et cependant on les dénonce comme des traîtres parce qu'ils réclament la réduction des impôts, parce qu'ils demandent l'abolition des droits sur les denrées alimentaires et les machines agricoles. Puisqu'ils représentent la moitié de la population et s'occupent des entreprises les plus diverses, il y a lieu de supposer qu'ils sont intéressés à la prospérité du pays tout autant que ceux qui ne partagent pas leur manière de voir. On ne saurait, dit certains auteurs, commettre de meurtre économique sans se suicider au point de vue économique. En tant que parti, nous n'entendons pas renverser notre système économique. Il s'est trouvé un écrivain assez écervelé pour prétendre que l'abolition des droits sur les denrées alimentaires et la réduction des impôts "saperont à la base même l'édifice de la prospérité nationale". A-t-on jamais écrit rien d'aussi absurde?

Il a été souvent question de l'envahissement de nos marchés. Quand on propose de frapper la chaussure d'un droit très élevé, on alléguait qu'il fallait recourir à cette mesure parce que si les fabricants canadiens n'étaient pas protégés par un tel droit, les fabricants américains, protégés par un tarif très élevé, ne manqueraient pas de déverser au Canada leur excédent de production. On ne peut plus invoquer un tel argument aujourd'hui, puisque les Etats-Unis admettent en franchise la chaussure fabriquée au Canada. A vrai dire, les fabricants canadiens exportent maintenant la chaussure aux Etats-Unis et y font une redoutable concurrence aux fabricants américains. De quel droit, je le de-

mande, réclament-ils le monopole du marché canadien quand le marché américain leur est accessible?

Combien se sont laissés si longtemps abuser par la prétention que le régime protecteur est favorable à la classe ouvrière, alors que tant de faits démontraient le contraire! Ce qui m'étonne, c'est qu'on ait l'audace, l'effronterie de soutenir une telle prétention quand les employés des industries non protégées sont mieux rémunérés que ceux des industries qui jouissent de la protection. On ne saurait, j'en conviens volontiers, établir le libre échange —(l'intérêt général exigerait pourtant qu'il existât) —tant que le pays tirera ses revenus de contributions indirectes en conformité des dispositions établies à l'époque de la fédération des provinces. Nous pouvons néanmoins corriger ce qu'il y a de défectueux, alléger les fardeaux, restreindre les privilèges, mettre un frein à l'accaparement, favoriser la liberté et desserrer les liens qui entravent les masses. Nous pouvons abolir les privilèges qui tendent à favoriser quelques-uns aux dépens du plus grand nombre, arracher les mauvaises herbes pour donner l'espace, l'air et la lumière qui nourriront la plante si indispensable à la subsistance de la multitude des consommateurs et des ouvriers, afin qu'ils puissent jouir de la paix, du bonheur et de la prospérité. Faut-il couper les branches atteintes de moisissure? Oui, coupons, arrachons la racine morte du privilège qui prive de leur nourriture les autres racines vivifiantes. Un grand réformateur en matière de tarif a dit:

> Grâce au régime qui débarrassera le pays d'un tarif restrictif, les entreprises se multiplieront dans le pays et deviendront si diverses qu'il en résultera un débouché plus avantageux et une plus grande recherche de la main-d'œuvre; le soleil dissipera de nouveau les nuages et répandra ses rayons bienfaisants sur un peuple libre, indépendant, éclairé et dégagé de toute tutelle.

Nos industriels sont devenus craintifs, ils ont pris l'habitude de compter sur l'aide du Gouvernement. A les voir revenir sans cesse réclamer de nouveaux privilèges, ne dirait-on pas que la malchance s'acharne à leur poursuite?

"Nos tarifs doivent tendre non pas à faire l'aumône de certaines faveurs, mais à servir l'intérêt de la nation," a dit un homme célèbre; ces paroles, je les donne à méditer à la Chambre et au peuple canadien, dont nous avons mission de sauvegarder l'intérêt.

[M. Emmerson.]

M. JAMES MORRIS (Châteauguay): Monsieur l'Orateur, en prenant la parole pour la première fois en cette Chambre, il est assez naturel que je sois sous l'empire de la gêne, de l'émotion à laquelle ne peuvent se soustraire la plupart de ceux qui se trouvent dans une position semblable à celle où je suis ce soir. Je ne me propose ni d'insister bien longuement sur les objets du présent débat, ni de contraindre la Chambre à prêter l'oreille à toutes les observations que j'aurais à faire sur ces objets. Le sujet qui nous occupe a déjà été discuté par quelques-uns de nos orateurs parlementaires les mieux doués, et je crois bien que tout ce que je pourrais dire après eux ne serait guère de nature à éclairer davantage les membres de la Chambre ou la population du pays; aussi me bornerai-je à formuler quelques modestes avis sur les faits et les principes que le ministre des Finances a établis en faisant son exposé budgétaire.

Je tiens tout d'abord à féliciter le ministre des Finances tant en mon propre nom qu'en celui d'un grand nombre des plus éclairés de mes commettants qui ont lu son discours et sont convaincus que nous avons aujourd'hui au timon des affaires des hommes désireux de faire des lois conformes aux besoins du pays. Les électeurs de mon comté sont assurément aussi éclairés que ceux de la plupart des circonscriptions rurales, et ils viennent de me faire savoir qu'ils auront la foi la plus entière en l'avenir du Canada tant que le soin des affaires de l'Etat sera confié à des hommes de la valeur du premier ministre et de ses collègues du cabinet.

Monsieur l'Orateur, il a été si souvent question des cultivateurs depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège à la Chambre, que je crois avoir raison de m'enorgueillir de ce que je représente une circonscription rurale. La situation de mon comté est bien différente de celle des circonscriptions rurales auxquelles on a si fréquemment fait allusion au cours du présent débat. J'ai l'honneur, on le sait, de représenter ici le comté de Châteauguay, et je ne crois pas exagérer en disant que ce comté est de ceux qui occupent le premier rang dans la province de Québec et même dans le pays tout entier. Les habitants de ce comté n'ont pas toujours joui de la prospérité qui les favorise aujourd'hui. Je me rappelle le temps où les gens y vendaient leurs produits à des prix qui ne représentaient même pas le coût de la production; je me rappelle le temps où les cultivateurs de ce comté vendaient leur foin à un prix qui ne représentait même pas ce qu'il leur en avait coûté pour le récolter.

M. PROULX: C'était avant 1896.

M. MORRIS: Il n'y a pas quinze ans de cela; cet état de choses existait encore dans mon comté sous le régime libéral. Je suis fier de pouvoir dire que les électeurs du comté de Chateauguay ne sont allés mendier d'aide auprès d'aucun gouvernement. Ils se sont mis résolument à l'œuvre et, grâce à un travail assidu, ils se trouvent aujourd'hui en une situation qui, à leurs yeux comme aux miens, leur fait le plus grand honneur. Comment ont-il obtenu un tel résultat? Tout simplement en attendant bien patiemment que le régime douanier établi par les conservateurs eût porté ses fruits. Ils se rendaient compte que les grandes choses s'accomplissent lentement, et que ce régime-là serait lent à donner les résultats que tout le monde, libéraux aussi bien que conservateurs, constate aujourd'hui. Ces résultats sont attribuables à l'action bienfaisante du système protecteur.

Les électeurs de mon comté s'aperçoivent aujourd'hui qu'ils sont redevables de leur situation présente à la politique conservatrice dont la mise en pratique a créé le marché national. Nous avons maintenant à notre portée l'important marché de Montréal, qui vaut autant sinon mieux que tout autre marché du Canada. Nous savons que, n'eût été l'exécution du programme que le parti conservateur formulait en 1879, Montréal ne serait pas la grande ville que l'on voit de nos jours, et les cultivateurs de mon comté n'auraient pas le marché qu'ils trouvent maintenant à leurs portes. Ils comprennent qu'il est beaucoup de produits qui ne peuvent s'exporter et qu'ils ont à leur portée un débouché où les écouler. Je suis convaincu qu'ils attribuent au parti conservateur le mérite d'avoir amené un tel état de choses.

A en juger par les arguments que l'on fait valoir ici depuis une couple de jours, on dirait presque qu'il n'y a que les cultivateurs de l'Ouest qui soient dignes des égards de la Chambre. Etant moi-même cultivateur, il va sans dire que ma sympathie est acquise à la classe agricole; mais j'incline à croire qu'un grand nombre de prétendus cultivateurs de l'Ouest ne méritent pas de porter ce titre. Bien que je ne sois jamais allé dans cette partie-là du pays et que je me fonde uniquement sur ce que m'ont rapporté des hommes expérimentés, j'ai lieu de penser qu'il est dans l'Ouest beaucoup de producteurs de blé qui ne sont pas des cultivateurs, mais bien de vulgaires exploitants d'un sol fertile. Avec le temps, le véritable cultivateur finira par aller appliquer là-bas des méthodes raisonnées de culture, et rendre leur fertilité première aux terres que l'on épuise aujourd'hui en persistant à n'y pratiquer qu'un seul genre de culture.

Voilà pourquoi je dis que l'on fait peut-être un peu trop de cas des prétendus cultivateurs de l'Ouest. Il est en ce pays, je le répète, des gens qui s'occupent de l'exploitation de l'industrie agricole. Ceux-là m'inspirent un réel intérêt; c'est à eux que le Gouvernement doit venir en aide; mais je prétends que c'est dans l'intérêt des exploitants des terres fertiles de l'Ouest plutôt que dans celui des véritables cultivateurs que l'on fait tant de bruit à la Chambre. C'est pourquoi je considère que le Gouvernement ne saurait apporter trop de soin a l'examen de la question de l'abolition du droit sur le blé.

Un honorable collègue a donné lecture de certain document pour faire voir que les producteurs canadiens, autrement dit les minotiers, soutiennent avec succès la concurrence des minotiers américains en Chine. Ceci, à mon sens, indique assez clairement pourquoi nos voisins du Sud tiennent tant à mettre la main sur notre blé. S'ils réussissaient à s'en emparer, dans quelle situation les cultivateurs de l'Ouest se trouveraient-ils? Nos voisins des Etats-Unis sont clairvoyants: ils l'ont prouvé il y a deux ans en nous offrant la réciprocité commerciale. Les Canadiens, fort heureusement, découvrirent ce que cachait cette proposition et ne consentirent pas à ce que leur pays devînt une sorte d'annexe de la république américaine.

Il me semble que ce serait faire tort aux cultivateurs de l'Ouest que de laisser notre blé de première qualité s'acheminer vers les minoteries américaines. Il me paraît bien évident que les minotiers des Etats-Unis ne tiennent qu'à améliorer la qualité de leur farine afin de pouvoir ensuite se débarrasser de la concurrence canadienne à l'étranger. Pour cette raison encore, je prie instamment le Gouvernement d'user de circonspection à l'égard de l'abolition du droit sur le blé. On a fait tant de bruit autour de cette question et énoncé des opinions si diamétralement opposées que je m'abstiendrai d'en poursuivre plus loin l'examen.

Il est une autre question à laquelle on n'a pas porté autant d'attention que j'eusse aimé: c'est l'augmentation rapide du prix du bœuf aux Etats-Unis. Ce sujet, je puis en parler par expérience et en parfaite connaissance de cause. On sait que la ligne du chemin de fer de Montréal à Dundee traverse mon comté pour ainsi dire d'un bout à l'autre et qu'elle est presque parallèle à la frontière de la province. Je sais de science cer-

taine qu'il y a trois ans les bœufs que l'on conduisait à Montréal provenaient en majeure partie de l'état de New-York. On les importait en contrebande, après quoi le chemin de fer en question les transportait à Montréal. Qu'est-ce qui a bien pu changer tout celà en une seule année? C'est plus que je ne saurais dire, mais il est bien certain que l'augmentation rapide du prix de la viande de bœuf ne tient pas à des causes naturelles; je crois qu'elle n'est pas étrangère à l'envoi, qui a eu lieu ces jours derniers, de troupes et de navires de guerre dans les eaux mexicaines. Je suis convaincu que si l'on est venu acheter le bœuf en quantité presque folle, c'était pour en approvisionner les armées de terre et de mer. On l'a acheté sans se demander s'il était de bonne qualité ou en bon état, sans se demander si les animaux étaient sains ou malades. Je sais que l'on a acheté dans mon comté des animaux malades dont la chair devait, au dire des acheteurs, servir à fabriquer des conserves. Je suis donc fermement convaincu que c'est l'envoi de troupes dans les eaux mexicaines qui a déterminé l'exportation en si grande quantité de notre bœuf aux Etats-Unis.

Pour ce qui est de la cherté de la vie, je dois me borner à dire que j'admire certains des arguments que l'on a invoqués. Je ne crois pas que l'on ait encore démontré qu'il soit au pouvoir du Gouvernement fédéral ni d'aucun gouvernement de résoudre ce problème. Je crois bien qu'il faudra faire comme les cultivateurs de mon comté, c'est-à-dire attendre que la situation soit changée; d'ici là, on ne saurait trouver de solution satisfaisante. Le Gouvernement n'y réussira pas.

La cherté de la vie, prétend-on, est attribuable à l'existence du tarif; mais quels sont ceux qui en souffrent le plus? On se plaît à se répandre en doléances sur le sort des cultivateurs, mais je considère que se sont les classes ouvrières qui ont le plus à se plaindre de l'excessive cherté de la vie. En quoi l'abolition du tarif pourrait-elle remédier à cet état de choses? C'est de nos établissements industriels que nos ouvriers tirent leurs moyens de subsistance. Que résulterait-il de la réduction ou de l'abolition des droits prescrits par le tarif actuel? Que deviendraient ceux qui souffrent déjà? D'ici au printemps prochain, on verrait se multiplier à Montréal, ainsi qu'on l'a déjà dit, les refuges pour les indigents et les distributions de vivres aux affamés. Je me plais à espérer que les hommes éclairés qui sont aujourd'hui au timon des affaires sauront aplanir toutes ces difficultés et, avec le temps, les résoudre.

[M. Morris.]

M. TURGEON propose le renvoi de la suite de la discussion.

(Cette motion est adoptée.)

La séance est levée à onze heures et quarante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 20 avril 1914.

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

NOMINATION D'UN MESSAGER.

M. l'Orateur informe la Chambre qu'il a donné ordre au greffier de déposer sur le bureau sa proposition et son rapport au greffier au sujet de la nomination de M. Herbert D. Throop, en qualité de messager permanent de la Bibliothèque du Parlement.

1re LECTURE

D'un bill (n° 155) déposé par M. Oliver, pour faire droit à Bertha Hétu.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

TRANSPORT DU COURRIER DE CAMPERVILLE ET WINNIPEGOSIS.

M. CURRIE demande:

1. Quel est l'entrepreneur du transport du courrier entre Camperville et Winnipegosis (Manitoba)?
2. Quand le contrat a-t-il été donné, et à quel prix, par année?
3. Des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires, et le montant stipulé dans chaque soumission?

M. PELLETIER:

1 et 2. M. Delaronde a fait ce transport temporairement depuis le 1er janvier dernier au prix de $520 par année.

3. Des soumissions pour un service permanent ont été demandées, et la plus basse a été acceptée. Les noms des soumissionnaires et le chiffre de leurs soumissions seront donnés lorsque le contrat sera signé.

MAITRE DE POSTE A NORTH-RIVERSIDE.

M. SINCLAIR demande:

1. Une requête a-t-elle été adressée au ministre des Postes demandant la destitution de Charles McPherson, maître de poste à North-Riverside, comté de Guysborough (N.-E.)?
2. Dans l'affirmative, de qui est la requête?
3. Une enquête a-t-elle été accordée?
4. Dans la négative, une enquête sera-t-elle ordonnée?
5. Si une accusation a été portée contre ce maître de poste, de quelle nature est-elle?

M. PELLETIER: Le département a été informé que ce maître de poste a été nommé par l'ancien gouvernement après sa défaite aux élections générales, et le nom d'une autre personne avait été proposé pour cette charge. Le département s'est assuré, après avoir fait une enquête, que l'information qui lui avait été donnée était exacte. Alors la nomination de M. McPherson a été annulée, et un autre maître de poste nommé à sa place.

POSTE RURALE A GRANTON ET ABERCROMBIE.

M. MACDONALD demande :

1. Une pétition a-t-elle été reçue demandant l'établissement d'une route postale rurale de New-Glasgow à Granton et Abercrombie, comté de Pictou?
2. Cette demande a-t-elle été accordée?

M. PELLETIER :

1. Oui.

2. La question fait maintenant le sujet d'une enquête, et tant que cette enquête ne sera pas terminée et que nous n'aurons pas reçu le rapport de l'inspecteur, nous ne pouvons pas dire si la demande sera accordée ou non.

MAITRE DE POSTE DE HAGERSVILLE.

*M. LEMIEUX demande :

1. L'attention du ministre des Postes a-t-elle été attirée sur le fait que le maître de poste de Hagersville conduit les affaires de la Regal Gas Company dans le local qui sert de bureau de poste?
2. Dans l'affirmative, quelle mesure a été prise dans l'espèce?

M. PELLETIER :

1. Attention a été appelée sur le fait que le bureau d'affaires de la "Regal Gaz Co." est tenu dans une pièce en arrière du bureau de poste de Hagersville, et la question ayant été soumise à l'inspecteur des postes, celui-ci a constaté que le bureau de la compagnie de gaz est placé, ainsi qu'on l'affirme, en arrière du bureau de poste, mais qu'aucune opération postale ne se fait au comptoir de la compagnie pas plus que celle-ci ne se sert du guichet du bureau de poste; qu'il y avait autrefois une cloison entre le bureau particulier du maître de poste et le bureau général, que cette cloison a été enlevée il y a quelques années afin de donner plus d'espace dans la partie réservée au public. Quant au fait que le maître de poste gère les affaires de la compagnie "Regal Gaz" dans son bureau, l'inspecteur ne voit pas que cela nuise en aucune façon aux affaires du bureau de poste, et il fait remarquer que plusieurs maîtres de poste ont l'habitude de gérer leurs affaires particulières dans leurs bureaux et qu'on n'y voit aucune objection, tant que cela ne nuit pas à celles du bureau de poste.

2. A la suite de ce rapport le département a décidé de ne pas intervenir.

TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER.

*M. LEMIEUX demande:

1. Les compagnies de chemins de fer ont-elles demandé l'autorisation d'en appeler au Gouverneur en conseil de la décision rendue récemment par la commission des chemins de fer au sujet des taux de transport?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'accéder à cette demande?

M. FOSTER:

1 Non.

2. Réponse au n° 1.

QUAI DE SAINTE-ANNE DES MONTS.

*M. LEMIEUX demande :

1. Un contrat a-t-il été conclu pour la construction d'un quai ou jetée-débarcadère à Sainte-Anne des Monts, comté de Gaspé, Québec?
2. Combien de soumissions ont été reçues?
3. Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission?
4. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Trois soumissions, une régulière et l'autre irrégulière.

3. Paul Raymond, Rimouski, Québec; $99,785.70; John Burns, Ottawa, $112,000; J. B. Gallibois, Montmagny, $139,500.

4. John Burns. Aucun chèque de garantie n'accompagnait la plus basse, qui a été subséquemment retirée.

LE BATEAU PATROUILLE "HUDSON".

M. EMMERSON demande:

1. Le ministère de la Marine et des Pêcheries s'est-il servi du steamer "Hudson" pendant la dernière saison? Où a-t-il été employé, et pour quel service?
2. Quels sont les noms des membres de l'équipage en service durant ladite saison, et quels étaient les gages payés à chacun?
3. Quand ce steamer a-t-il pris ses quartiers d'hiver, où, qui l'avait en charge, et quel a été le coût de l'hivernage?

4. Les membres de l'équipage ont-ils été congédiés en tout ou en partie quand le navire a été mis en hivernage, ou ont-ils été gardés en demi-solde pendant les mois d'hiver.

5. Le ministère a-t-il l'intention d'employer ce navire pendant la prochaine saison? Dans l'affirmative, les membres de l'équipage ou quelques-uns d'entre eux seront-ils engagés de nouveau ou continueront-ils leur service?

M. HAZEN:

1. Oui, au large de la côte est du Nouveau-Brunswick. On l'a employé à faire la patrouille dans ces eaux afin de prévenir la violation des lois concernant les pêcheries.

2. Le capitaine C. A. Goodwin, $75 par mois; l'ingénieur F. H. Rayworth, $75; le cuisinier A. Arseneau, $60; les matelots A. Sandel, L. Trenholm, C. Petitpas, $50 chacun.

3. Le 10 octobre, à la Baie-Verte, sous les soins de l'officier de pêcheries Robert Prescott, après avoir été échafaudé de façon à échapper au danger de la glace. Coût de l'échafaudage, etc., $42.

4. Tous congédiés, à l'exception du capitaine. Ses services furent retenus jusqu'à ce qu'on eût disposé d'un navire qui avait été capturé et saisi par le "Hudson". Il a reçu demi-solde pour décembre, mais rien depuis.

5. Oui, après qu'on l'aura converti en navire à gazoline. On n'a pas encore décidé de qui se composera l'équipage.

SYSTEME POULSON DE TELEGRAPHIE SANS FIL.

M. LEMIEUX demande:

Quand le système Poulsen de télégraphie sans fil sera-t-il mis en opération?

M. PELLETIER: Bientôt.

TRANSPORT DES DEPECHES ENTRE ACME ET CARBON.

M. BUCHANAN demande:

1. Qui transporte les malles entre Acme et Carbon, Alta?

2. A-t-il obtenu l'entreprise par voie de soumission? Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, quels sont les noms des soumissionnaires, et le montant mentionné dans chaque soumission?

3. La personne qui a obtenu l'entreprise, faisait-elle le service elle-même ou l'a-t-elle cédé à une autre? Dans l'affirmative, à qui, et pour quel prix?

M. PELLETIER:

1. Alexander Hay.

2. Le ministère a fait des arrangements pour un service quotidien sur toute la route en juillet dernier. L'ancien entrepreneur demandait $1,235.30 par année; mais M. Hay a fait une offre de $1,184.62. Ce prix ayant été jugé raisonnable pour un service quotidien de quarante-quatre milles, il a été accepté sans demander de soumissions.

3. Le ministère ignore quels arrangements l'entrepreneur a faits pour l'exécution de ce service. Il lui est permis d'employer des courriers compétents, mais c'est lui qui est payé pour le service et qui en est seul responsable.

BUREAU DE POSTE DE GIASSON.

M. LEMIEUX demande:

1. Le ministre des Poste a-t-il reçu la requête suivante?

"Province de Québec,

"Les soussignés, contribuables de la paroisse de Saint-Aubert, désirent exposer à l'honorable directeur général des Postes:

"1° Qu'ils sont résidents dans l'arrondissement attribué à un bureau de poste nouvellement établi et qui porte le nom de "Giasson";

2° Qu'ils n'ont jamais demandé l'établissement de ce bureau de poste qui n'est d'aucune utilité, mais nuit plutôt au service;

"3° Qu'il est bien facile pour tous les résidents de l'arrondissement de recevoir et de poster leur malle au bureau de poste de l'église, comme cela s'est toujours fait, parce qu'ils se rendent très souvent au village pour leurs affaires;

"4° Que le dimanche surtout, l'obligation où ils sont d'arrêter à ce bureau pour y recevoir leur malle, au lieu de l'avoir au bureau de poste de l'église en sortant du service, est un inconvénient considérable qui les retarde pour retourner chez eux et nuit en même temps à la circulation.

"Pour ces raisons, les soussignés prient l'honorable ministre des Postes d'abolir ce bureau et de laisser aux soussignés l'avantage de recevoir leur malle au bureau de poste de l'église comme ils l'ont toujours fait jusqu'à présent.

"Saint-Aubert, ce 16 mars 1914.

"Ont signé: Cyrias Dubé, Joseph Bernier, Joseph Gagnon, Omer Gagnon, Aubert Fournier, Prudent Daigle, Désiré Daigle, François Daigle, Auguste Dubé, Joseph Dubé, Philéas Dubé, Honoré Robichaud, Wilfrid Robichaud, Xavier Robichaud, François Pelletier, J.-B Pelletier, Amable Pelletier, Octave Picard, Joseph Picard".

2. Quelle décision a été prise par le ministre?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. A l'étude.

BUREAU DE POSTE DE TROIS-RIVIERES.

M. BUREAU demande:

1. Quelles sont les personnes nommées pour remplacer Georges Frigon et Auguste Cook dans le bureau de poste de Trois-Rivières?

2. Quel salaire reçoivent-elles?

M. PELLETIER:

1. Arthur Lamy et Elzéar Trempe.

2. $500 par année.

PHILIPPE GELINAS ET RAPHAEL LAJOIE.

*M. BUREAU demande:

1. Philippe Gélinas et Raphaël Lajoie, employés aux estacades de la rivière Saint-Maurice, ont-ils obtenu un congé d'absence du ministre des Travaux publics, ou de quelqu'un des officiers du département, entre le 1er et le 18 mars 1914?

2. Dans l'affirmative, pour quel motif ont-ils obtenu ce congé?

M. ROGERS: Non.

PRIX D'ACHAT D'UN TERRAIN SITUE A GRAND-MERE.

*M. BUREAU demande:

1. Le reliquat du prix d'achat du terrain situé à Grand'Mère et destiné à l'érection d'un édifice public, a-t-il été payé? Dans l'affirmative, quand? Dans la négative, quelle en est la raison?

2. Ce reliquat porte-t-il ou portait-il intérêt? Dans l'affirmative, quel était le taux de l'intérêt?

3. Des constructions ont-elles été érigées sur ce terrain? Dans l'affirmative, sont-elles louées, à qui, à quel prix par mois, et qui retire les loyers?

4. Des plans ont-ils été préparés pour cet édifice public? Dans l'affirmative, quand? Dans la négative, quelle en est la raison?

M. ROGERS:

1. (a) Non; (b) titre non encore complété.

2. Oui, à 5 p. 100.

3. (a) Oui; (b) oui, à N. Javalos, $40 par mois; à J. A. Carignan, $12; au Dr Collins, $15; (c) les loyers sont perçus par J. H. Desroches.

4. On est à préparer les plans.

MUR DE PROTECTION A LAPRAIRIE.

M. LANCTOT demande:

1. Le contrat pour le mur de protection à Laprairie a-t-il été signé par MM. Duranceau et Poupart?

2. Dans l'affirmative, quel est le prix accordé pour cet ouvrage?

3. Le contrat donné est-il à prix fixe ou bien si c'est à tant de la toise pour la pierre, et tant de la verge pour le macadam?

4. Dans l'affirmative, quel est le prix payé par toise, et le prix payé par verge cube?

M. ROGERS:

1. Oui.

2 et 3. En $70,000 pour les matériaux, d'après liste.

4. Remplissage en terre, 50 cents par verge cube; béton armé, $10 par verge cube; menue pierre, $1.50 par verge cube; chemin-lit, fondation en pierre, $1.50 par verge cube; chaussée, pierre concassée et gravier, 25 cents par verge cube.

YACHT A VAPEUR "GUNHILDE".

M. SINCLAIR demande:

1. Le yacht à vapeur "Gunhilde" a-t-il été acheté par le gouvernement à Victoria (C.-B.)?

2. Dans l'affirmative, de qui et à quel prix a-t-il été acheté?

3. Quand et où a-t-il été construit?

4. Quel en est le tonnage?

5 A quel service est-il destiné?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. De M. W. H. Price, pour $12,000.

3. Construit en 1906, dans le port Quartermaster.

4. 18.39 tonneaux.

5. Au service de la quarantaine.

PORT DE SAINT-JEAN-IBERVILLE.

M. DEMERS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de demander à cette Chambre de revoter cette année une somme de $52,000 votée et revotée sans interruption depuis quelques années comme aide à la construction d'un pont devant relier les villes de Saint-Jean et Iberville, dans le comté de Saint-Jean-Iberville?

2. Dans la négative, pourquoi?

M. REID: L'usage veut qu'on ne dise pas quelles dépenses le Gouvernement a l'intention de faire, avant que le budget soit présenté au Parlement.

GEORGES MENARD.

M. DEMERS demande:

1. M. Georges Ménard a-t-il été destitué comme gardien du pont n° 2 sur le canal Chambly?

2. Dans l'affirmative, quand?

3. Sa destitution est-elle le résultat d'une enquête?

4. A la demande de qui a-t-il été destitué?

5. Pour quelle raison?

6. A-t-il été remplacé?

7. Dans l'affirmative, par qui, et sur la recommandation de qui?

M. REID: George Ménard, gardien du pont n° 2, n'a pas été destitué.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

M. Lemieux.—Copie de toutes réclamations contre l'entrepreneur du quai de Tadousac adressées au ministère des Travaux publics, et de tous papiers et correspondance à ce sujet.

M. Chisholm (Antigonish).—Etat indiquant tous les bureaux de poste dans les divers comtés de la province de la Nouvelle-Ecosse pour lesquels il est payé une redevance ou un loyer, et une allocation pour chauffage et éclairage, avec mention du montant de ces allocations dans chaque cas.

M. Turriff.—Copie de toute correspondance se rattachant à la destitution de A. C. Cameron, de Fairlight, Sask., entrepreneur du transport des malles.

M. Buchanan.—Copie de tous télégrammes, lettres, documents, correspondance, actes de vente et transfert de titres se rapportant aux rangs 21 et 22, township 30, à l'ouest du 4e méridien.

M. Buchanan.—Copie de la convention intervenue entre le Gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien à l'époque où a été fait l'octroi spécial de terres, en vertu de laquelle ladite compagnie a pu obtenir cet octroi de terres dans un seul bloc aux fins d'y établir son système actuel d'ir-

rigation à l'est de Calgary, dans la province de l'Alberta.

M. Lapointe (Kamouraska).—Copie de tous documents, correspondances, lettres, requêtes, rapports, etc., échangés entre le docteur C.C. James, M. J. C. Chapais et chacun des ministères d'agriculture provinciaux, se rapportant à la distribution et à l'administration du subside fédérale aux provinces pour l'agriculture, depuis l'octroi dudit subside.

M. Macdonald.—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant au refus de la part du département des Chemins de fer ou de l'un quelconque des fonctionnaires de l'Intercolonial de permettre aux employés du chemin de fer à Moncton d'être présents au camp militaire de l'année dernière.

M. Graham.—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des Travaux publics, le ministre de la Justice ou tout autre membre du gouvernement et toute personne ou personnes au sujet du site et de la construction du nouveau bureau de poste dans le village d'Eganville, comté de Renfrew.

M. Lemieux.—Copie de tous télégrammes, papiers, lettres, pétitions, etc., concernant le changement du site du bureau de poste au village de Saint-Lazarre, comté de Bellechasse, Québec.

M. Macdonald.—Copie de tous papiers, lettres, contrats, mémoires et autres documents concernant le contrat conclu entre le ministère des Postes et Peter Foley, pour le transport des malles entre le bureau de poste de Pictou et la gare du chemin de fer.

M. Macdonald.—Copie de tous les documents, lettres, soumissions, etc., se rapportant à l'achat de voitures ou fourgons pour le chemin de fer Intercolonial au cours des années 1912 et 1913.

M. Buchanan.—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, papiers, arrêtés du conseil et projets de vente se rattachant à la vente par le gouvernement du Canada des terres suivantes dans la zone du chemin de fer dans la Colombie-Anglaise, savoir: townships 23 et 24, rang 18; townships 23 et 24, rang 19; townships 24 et 25, rang 20; townships 25, 26 et 27, rang 21; townships 26 et 27, rang 22, tous à l'ouest du 5ème méridien.

M. Neely.—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, etc., se rapportant à l'annulation de l'inscription faite par R. Bannatyne pour le ¼ N.-O. de la section 24, township 36, rang 18, à l'ouest du 2e méridien.

M. Sutherland.—Relevé faisant connaître:

1. La date de la constitution en corporation de la Canadian National Bureau of Breeding, Limited.

2. Les noms, adresses et occupations des membres fondateurs de cette association.

3. Le chiffre du fonds-social de l'association, et de combien d'actions il se compose.

4. Le nombre d'actions souscrites depuis l'origine de l'association jusqu'à la date de la réponse au présent ordre.

5. Le montant des versements ordonnés sur chaque action.

6. Le montant total des versements reçus.

7. Le montant total des versements non payés, et le nombre total des actions périmées.

8. Les noms, adresses et occupations des personnes qui, dans le cours des douze mois précédant cette date, ont cessé d'en être membres, et le nombre d'actions que chacune d'elles avait.

9. La somme payée par le gouvernement à cette association pendant chaque année depuis que l'association est chartée.

M. Sutherland.—Relevé faisant connaître:

1. La date de la constitution en corporation de la "National Live Stock Exchange".

2. Les noms, adresses et occupations des membres fondateurs de cette association.

3. Le chiffre du fonds-social de l'association, et de combien d'actions il se compose.

4. Le nombre d'actions souscrites depuis l'origine de l'association jusqu'à la date de la réponse au présent ordre.

5. Le montant des versements ordonnés sur chaque action.

6. Le montant total des versements reçus.

7. Le montant total des versements non payés, et le nombre total des actions périmées.

8. Les noms, adresses et occupations des personnes qui, dans le cours des douze mois précédant cette date, ont cessé d'en être membres, et le nombre d'actions que chacune d'elles avait.

M. Lachance.—Etat indiquant:

1. Si le service postal rural a été établi dans le comté de Québec, quand et dans quelles paroisses dudit comté.

2. Si des soumissions publiques ou autres ont été demandées pour ce service, quand, combien ont été reçues, de qui et quel est le montant de chacune d'elle, et laquelle a été acceptée.

3. Quel est le prix de la soumission acceptée, le nom du soumissionnaire, le ou les termes de paiement et la durée du contrat.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances) demandant que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. O. TURGEON (Gloucester): Monsieur l'Orateur, avant de faire la critique du discours que le ministre des Finances (M. White) a prononcé le 6 du présent mois, je tiens à le féliciter pour l'honnête et sincère exposition qu'il a faite des finances de ce pays. Après des années d'excédents sans cesse accrus et d'un commerce florissant, le ministre s'est trouvé en face d'une situation en conséquence de laquelle depuis quelques mois le commerce a décru et la dette publique s'est augmentée, et il faut lui savoir gré de n'avoir pas eu recours aux mathématiques pour couvrir l'état de choses actuel. Il a avec franchise annoncé au pays que la dette publique s'était accrue de près de 20 millions pendant l'exercice qui vient de se terminer.

Il nous a dit que l'exercice de 1912-1913 avait été marquée par l'expansion commerciale la plus considérable que le Canada eût jamais connue, et que le revenu de cette année-là s'était accru de $32,581,686.09; c'est-à-dire que, de $136,108,217.36 qu'il était en 1911-1912, il s'est trouvé être de $168,689,903.45. Le ministre nous a fait observer qu'il avait eu cette année-là un excédent de plus de 56 millions pour faire face aux dépenses ordinaires et extraordinaires du pays. Après avoir eu en 1911-1912 un excé-

dent de 37 millions, il se trouve avoir, en 1913-1914, un autre excédent de $36,500,000. Il admet avoir été gratifié des trois excédents les plus considérables de toute l'histoire financière du pays. Les six derniers mois de l'exercice expiré le 31 du mois dernier n'ont pas été aussi favorables et, pour ces mois-là, il a dû accuser une recette qui a rapidement baissé. L'honorable ministre a fait mettre aux Débats un tableau indiquant les revenus de chaque mois. Malgré une augmentation des six derniers mois, il y a eu, en 1913-1914, une diminution de $10,538,000 par rapport au précédent exercice. L'honorable ministre a établi que le dernier exercice a donné un revenu de 168 millions; mais que, malgré cela, la dette publique s'est accrue de 19 millions.

L'honorable ministre des Finances a eu depuis trente-six mois des excédents qui se chiffrent par $129,500,000. C'est là une somme d'argent très considérable, suffisante pour bâtir ce canal de la baie Georgienne que le ci-devant ministre des Travaux publics (M. Monk) avait promis au peuple. Pendant la campagne électorale de 1911, il a dit à ses commettants que, dès le lendemain de l'arrivée au pouvoir de son parti, le canal de la baie Georgienne serait commencé. Il y a trois ans de cela, et le ministre des Finances a eu des excédents se montant à plus de 129 millions; mais le Gouvernement n'a encore rien fait pour cette grande entreprise, si tant est qu'il y ait songé le moins du monde. Je suis sûr que la délégation qui, mercredi dernier, est venue voir le ministre des Travaux publics et qui se composait de représentants de tout le Canada, s'est aperçu que, non seulement le canal de la baie Georgienne n'était pas commencé, mais qu'il en était encore bien loin. Le ministre des Travaux publics a dit que le canal ne serait construit qu'à la condition que la commission récemment nommée se prononçât favorablement sur les avantages que cette entreprise apporterait au commerce du pays. Je comprends que l'on soumette à un ingénieur des travaux d'art à exécuter, mais je ne saurais m'expliquer qu'un gouvernement responsable oblige une commission à décider de la valeur commerciale d'une entreprise. Le ministre du Commerce (M. Foster) nous a dit, il y a six ou huit mois, que ce pays était inondé de commissions; mais je ne sais s'il a rien fait pour empêcher que celle-ci ne soit nommée. Elle n'a absolument, à mon sens, aucune raison d'être. Le gouvernement de ce pays devrait prendre l'entière responsabilité de décider de la valeur commerciale du canal de la baie Georgienne. Je regrette que le ministre des Travaux publics ait dit que si la commission recommandait la construction de ce canal, il serait bâti; mais que, si elle le condamnait, on ne le construirait point. Je ne saurais m'expliquer qu'un ministre responsable fasse une semblable déclaration. Je dois dire, quant à moi, que, même si le négatif de cette commission devait lier le gouvernement du jour, il ne liera point le parti libéral. Le canal Welland serait avantageux pour les Etats-Unis aussi bien que pour le Canada et, des deux pays, ce serait peut-être nos voisins qui y gagneraient le plus. Pour le canal de la baie Georgienne, c'est une entreprise purement canadienne. On y ferait passer, non seulement des produits de l'Ouest canadien, mais ceux de l'Ouest américain. Une partie considérable du commerce des Etats-Unis serait amenée à suivre les voies canadiennes, et ce serait, à ce point de vue, tout l'opposé de l'autre route. Comme je viens de le dire, un rapport négatif de la commission n'engagera point le parti libéral.

Le ministre des Finances a été forcé d'annoncer à la Chambre que, pendant les six derniers mois du dernier exercice, nos revenus avaient diminué. Il est probablement inutile de faire observer que, sans la franchise accordée par les Etats-Unis à nos bois, à notre poisson et à notre bétail, le ministre des Finances aurait eu une diminution encore plus grande à nous annoncer. Si, depuis quelques mois, notre prospérité a été plus grande dans l'Est que dans l'Ouest, cela est dû à ce que le tarif américain a tellement favorisé nos pêcheurs, en donnant à leur poisson libre accès sur les marchés des Etats-Unis, qu'ils ont pu obtenir de bien meilleurs prix que jamais auparavant et, grâce à leurs gains, ils ont été mis en position de jouir davantage des commodités de la vie, d'acheter davantage à l'étranger, et de contribuer par là aux revenus du pays. L'ouverture du marché américain au bois canadien a mis à l'abri de la destruction l'industrie forestière au Nouveau-Brunswick, à un moment où le bois ne se vendait qu'avec difficulté en Angleterre. Mais ceci n'est pas dû au gouvernement conservateur ni au ministre des Finances; bien au contraire, cela est arrivé malgré eux.

Si le gouvernement de Washington n'avait pas abaissé les droits perçus à la frontière des Etats-Unis sur quelques-uns de nos produits naturels les plus importants, ce n'est

pas simplement une augmentation de 19 millions, mais probablement une augmentation de 24 millions, de la dette nette que le ministre des Finances aurait eu à annoncer. Et en dépit de cette augmentation de notre dette nette, on ne constate pas une augmentation très sensible de notre mise de fonds sur des travaux d'utilité publique. Lorsque les conservateurs arrivèrent au pouvoir, le chemin de fer Transcontinental national était presque terminé, il ne restait plus à y dépenser que quelques millions de dollars.

Veuillez observer, monsieur l'Orateur, que, pendant les deux années du régime conservateur, une forte proportion de nos revenus a été d'année en année affectée pour les fins de la milice, lesquelles entraînent à l'heure qu'il est l'énorme dépense de 11 millions par année. Cependant, en 1909, le très honorable R. L. Borden lui-même, alors leader de l'opposition, critiquait le ministre de la Milice du temps de ce que la dépense pour ces fins avait atteint le chiffre de six millions. Pour ma part, je ne vois pas bien ce qui légitime cette énorme dépense en armements, considérant que le seul peuple que nous ayons pour voisin est le plus pacifique du monde. N'en sommes-nous pas à célébrer le centenaire du règne de la paix entre nous, et ne sommes-nous pas fondés à prévoir un autre siècle de paix avec lui? Personnellement, j'entretiens à l'égard du très honorable premier ministre d'aussi profonds sentiments de respect qu'aucun de ces partisans en cette enceinte, et pour qu'on ne me soupçonne pas d'aller au delà de sa pensée, je vais citer ses propres paroles consignées dans le compte rendu des Débats, à la date du 29 mars 1909:

> Ainsi, lorsqu'on examine le montant dépensé pour l'armée et la marine, on s'aperçoit que le Canada ne tire guère de l'arrière en comparaison des grandes possessions autonomes de l'Empire. Mais je me permettrai de dire que, à cet égard, nous ne paraissons pas avoir fait une affectation très judicieuse des fonds. Dans quel but faisons-nous ces dépenses pour fins militaires? Je sais bien que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (sir Frederick Borden) a déclaré en cette Chambre que les sommes que nous dépensons pour fins militaires ne dépassent pas ce qui est requis pour prêter main-forte à l'autorité civile. Mais j'ai peine à croire qu'il soit nécessaire de dépenser 6 millions par année dans ce but, et bien que je ne sois pas prêt à fixer, dans le moment, le chiffre de la dépense que le peuple canadien devrait faire en vue de la défense, je n'hésite pas à dire qu'il faudrait attribuer à la marine, plutôt qu'à l'armée, une partie très importante,—au moins la moitié, suivant moi,—du crédit total voté pour cette fin.

[M. Turgeon.]

Il n'y a pas bien des années, le premier ministre, alors leader de l'opposition, était d'avis qu'une dépense de 6 millions sur la milice, serait exorbitante; qu'il serait suffisant de dépenser la moitié de cette somme sur la milice de terre, et qu'on devrait consacrer le reste à la défense maritime. Mais aujourd'hui, sous l'égide de son Gouvernement, la dépense s'est élevée de 6 millions à 10 millions, dont pas un sou n'est consacré à la défense maritime de l'Empire, question qui, l'an dernier, était l'objet de tant de doléances.

Pendant les quinze années du régime libéral, des centaines de mille colons furent installés dans le Nord-Ouest, et ces colons en consommant les produits de l'Est, contribuèrent à la prospérité générale du pays. En 1906, le Canada comptait à peine 5 millions d'habitants, tandis qu'en 1911 il en comptait 7,200,000. En 1896, la dette nette du Canada était de $258,497,000, et, en 1906, dix ans plus tard, sous un régime libéral, la dette nette n'excédait pas $267,042,000, soit une augmentation de $8,545,000 en dix ans, et cela bien que cette période décennale eût été signalée par une ère de prospérité et de progrès inconnue auparavant. De 1906 à 1911 nous eûmes une période d'expansion remarquable de notre réseau de voies ferrées. Des compagnies de chemins de fer furent subventionnées dans toute l'étendue de notre pays, il fallut pourvoir à l'établissement du chemin de fer Transcontinental national, et, bien que le gouvernement libéral eût dépensé 146 millions sur le Transcontinental national, toute la dépense entraînée par la construction de voies ferrées généralement et la moitié de la dépense imposée par l'établissement du Transcontinental national, furent soldées sur les revenus ordinaires du pays. Malgré les lourdes dépenses faites par le gouvernement libéral sur des travaux d'utilité publique réelle, la quotité de la dette par tête, par suite du surcroît de population, tomba de $52 par tête, chiffre de 1906, à $45 par tête, en 1911. Quiconque étudie sans parti pris les états de service du parti libéral de 1906 à 1911, est forcé de reconnaître qu'aucun pays au monde n'a fait d'aussi rapides progrès que le Canada en a faits au cours de cette période.

La prospérité fut telle qu'on nous en entretenait constamment. Nous jouissions d'une prospérité et d'un bonheur tels que lorsque mon très honorable ami le leader de l'oppo-

sition, alors premier ministre, voulut y ajouter, nos adversaires, les oppositionnistes d'alors, n'en voulurent pas. Nous sommes assez prospères, dirent-ils; le mieux est l'ennemi du bien. Non seulement, le déclarèrent-ils en cette Chambre, mais ils engagèrent leurs amis à en faire leur cri de ralliement dans tout le Dominion. Eh bien, ils ont été écoutés, et comme résultat, notamment, la dette nette se trouve augmentée de 19 à 20 millions. Le peuple ne se contentera pas de la maxime que le mieux est l'ennemi du bien; à la prochaine occasion qu'il aura de faire connaître sa volonté, il se prononcera pour la politique de progrès que lui proposait mon très honorable ami le leader de l'opposition.

Je désire exprimer mes vues sur la situation actuelle et sur l'avenir de notre pays. Je ne m'engagerai pas en une dissertation sur les principes, théories et doctrines du libre-échange et de la protection. Il siège en cette enceinte des hommes mieux doués que moi pour discuter ces importantes questions. Mon savant et érudit ami de Red-Deer (M. Clark), que nous sommes tous tellement heureux de voir de nouveau occupant son siège, nous a exprimé ses vues quant à l'attitude et aux visées de la démocratie au début de ce vingtième siècle en Amérique et dans la Grande-Bretagne. Nous avons entendu la semaine dernière l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) nous dire ce qu'il pense à ces divers égards. Puis, nous avons prêté l'oreille à l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), qui nous a aussi exposé sa conception du libre-échange, des institutions démocratiques et de la protection qu'il convient d'assurer au peuple contre les classes privilégiées. Il n'y a donc pas lieu pour moi de me livrer à une dissertation de cette nature.

Nous savons tous que le but et l'ambition de toutes les nations est l'établissement d'un régime de libre-échange entre elles, non seulement parce qu'il repose sur un principe reconnu de la science économique, mais plus particulièrement parce qu'il est le plus favorable à l'élévation morale de la population habitant les divers pays, parce qu'il milite en faveur du maintien de la paix universelle, de rapports amicaux et de sentiments fraternels de nation à nation, et qu'il profite à l'humanité généralement. Il ne faut pas oublier que le libre-échange, sous ses diverses formes, s'est toujours recommandé aux esprits les plus réfléchis chez les grandes nations chrétiennes, et a eu pour protagonistes les plus ardents de ceux qui ouvertement ont fait la lutte pour la liberté et demandé que la plus grande latitude fût reconnue aux individus dans l'ordre intellectuel et religieux. C'est une doctrine qui se recommande aux particuliers et aux nations dans la mesure du développement de leurs facultés morales, de leurs sentiments de fraternité et de charité, de leurs inclinations charitables, de leurs niveau de civilisation. Cette vérité est mise en lumière d'une manière frappante au début de ce vingtième siècle: la nation libre-échangiste par excellence aujourd'hui—je veux dire la grande nation anglaise—n'est-elle pas aussi la plus chrétienne du monde ?

Si je voulais citer un cas particulier pour faire mieux comprendre le point de vue auquel je me place en ce moment, je mentionnerai le grand Napoléon, qui s'est montré non seulement général de génie, mais sage économiste, et consacra son énergie, dans les intervalles de ses opérations militaires, à conclure des traités de commerce, qui n'étaient pas autre chose que des propositions de liberté réciproque du commerce aux puissances qu'il regardait comme amies. Ce grand général ne comprit pas l'Angleterre parmi les nations avec lesquelles il aurait voulu établir la liberté des échanges; c'est qu'il ne voulait pas de bien à cette nation. Napoléon détestait l'Angleterre et son égoïsme triompha de ses bonnes dispositions. Il en est des individus comme des nations: voici ce grand conquérant des temps modernes offrant le libre-échange aux nations qu'il chérissait et élevant une muraille protectrice contre la seule nation qu'il abhorrait. Le libre-échange est synonyme de générosité, de fraternité, d'humanité; protection signifie égoïsme et rien de plus. Telle est la nature de chacun de ces principes.

Je reconnais que dans les conditions où se trouve notre pays, entourés comme nous le sommes de près ou de loin, et parce que nous prélevons notre revenu sous forme de contributions indirectes, nous ne saurions établir un régime d'absolu libre-échange; mais il n'en reste pas moins du devoir de tout Canadien, de tout membre du cabinet et de tous les partis de voir à ce que les bienfaits du libre-échange soient assurés plus particulièrement aux masses à la campagne comme à la ville, à ceux qui

consacrent leur temps et leur énergie à la production de ces denrées qui sont de première nécessité pour les humains.

Mais certains de nos adversaires et certains journaux conservateurs que j'ai le loisir de parcourir de temps à autre prétendent que nous préconisons le libre-échange aujourd'hui, tandis que, lorsque nous étions au pouvoir, nous nous abstenions de le faire.

J'affirme que le jour où le parti libéral prit les rênes du pouvoir, en 1896, le chef de l'ancien gouvernement et son parti se montrèrent disposés à changer la condition des affaires aussi rapidement que possible. Sans vouloir passer le temps à énumérer les divers articles du tarif qui furent changés, je me contenterai de déclarer d'une façon générale que la politique fiscale fut modifiée, dans un grand nombre de cas, sur des articles qui sont absolument nécessaires pour la masse du peuple. Le tarif fut considérablement abaissé, tout spécialement en vue de faire bénéficier la masse d'un grand privilège, qui lui avait été refusé jusqu'à ce jour.

Le principal effort qu'ait jamais tenté le parti libéral en faveur du libre-échange, ce fut l'inauguration du tarif préférentiel de 25 p. 100, qui fut plus tard porté à 33⅓ p. 100, en faveur de la Grande-Bretagne.

Bien que ces messieurs de la droite cherchent à diminuer la politique préférentielle en faveur de l'Angleterre, je puis affirmer qu'elle a eu pour effet d'augmenter nos relations commerciales avec la mère patrie, sans compter qu'elle a permis aux ouvriers anglais de recevoir en salaires des millions de plus, chaque année, grâce au surcroît de marchandises que nous achetons des manufacturiers de la Grande-Bretagne. Nos amis de la droite se sont opposés même au principe de la politique préférentielle en faveur de la Grande-Bretagne. Ils réclament pour eux le monopole de la loyauté, mais lorsque vous proposez de faire quelque chose qui puisse aider les millions d'ouvriers de l'Angleterre, ces honorables messieurs s'y refusent. Ils sont en faveur du libre-échange avec la Grande-Bretagne, mais à la seule condition que ce dernier pays consente à imposer une taxe sur la nourriture des ouvriers, importée des autres pays, ce qui permettrait à nos produits d'entrer sur le marché sans payer de droits et, de cette façon, jouir d'un tarif de préférence sur le marché anglais. Ces messieurs de la droite voudraient que la Grande-Bretagne entravât les relations commerciales qu'elle a établies avec les autres nations et restreignît cette influence civilisatrice, qui impressionne si fortement toutes les nations qui ont le privilège de venir en contact avec elle.

Ils nous accusent maintenant de ne pas avoir tenté grand'chose, durant notre séjour au pouvoir, afin de faire disparaître les droits de douane. Mais il ne faut pas oublier que de nombreux obstacles obtruaient notre route. Tandis que le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) possédait les rênes du pouvoir, il désirait fort étendre aussi loin que possible le principe du libre-échange dans l'intérêt des masses populaires.

Mais chacun sait bien que l'un des principaux obstacles qu'il a rencontrés sur sa route, c'est que le marché de la grande république située au sud nous était fermé. Pour ne citer qu'un exemple, il aurait été peu sage, à cette époque, d'enlever les droits sur les instruments aratoires, parce que les Etats-Unis maintenaient en existence un tarif prohibitif. Et il en était de même pour nombre d'autres articles. Tout de même, le très honorable député, à l'exemple de tous les hommes d'Etat qui l'avaient précédé, espérait toujours voir s'établir à un moment donné la réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis. De sorte que, lorsque la république américaine proposa une entente commerciale, en 1911, le très honorable député fut heureux de l'accepter. Et je n'ai pas besoin de prendre inutilement le temps de cette Chambre, afin de démontrer que les offres faites par les Etats-Unis au Canada, en 1911, comportaient exactement les propositions que sir John A. Macdonald, ce grand chef du parti conservateur, avait faites lui même à nos voisins, et qu'il avait fait inscrire dans nos statuts, comme une offre permanente de réciprocité. C'est un fait bien connu que, peu de temps avant sa mort, sir John Macdonald avait prédit qu'avant longtemps le marché américain nous serait ouvert, bien qu'il n'eût jamais pu réussir à nous obtenir cet avantage. Tout de même, tant que les Etats-Unis gardèrent le silence, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) avait pris une attitude très juste: c'était de ne pas exposer le Canada à l'humiliation de voir ses offres repoussées encore une fois par nos voisins du sud, selon l'expérience du passé. Les hommes d'Etat des Etats-Unis, cependant, finirent par se rendre compte, à la lumière des faits, qu'ils ne pourraient jamais étendre les relations commerciales de la grande république, s'ils continuaient à fermer leurs marchés aux produits des autres nations. C'est alors qu'ils se décidèrent à offrir la réciprocité au Canada, et qui peut

se lever et dire que le chef de l'administration du temps n'était pas justifiable d'accepter cette offre? Je le demande à n'importe quel député de cette Chambre, qu'il soit libéral ou conservateur, s'il n'est pas vrai qu'à venir jusqu'en 1911 l'opinion publique canadienne n'était pas unanime en faveur de la réciprocité? C'est pourquoi le très honorable député crut devoir accepter cette offre des Américains, et il demanda au peuple canadien de ratifier sa décision. L'électorat se prononça contre la mesure, et pour ma part, je dois avouer que je le regrette infiniment. Une erreur fut alors commise, non pas par le chef du gouvernement du jour, mais par la majorité de l'électorat canadien.

Cependant, j'ai pleine confiance qu'à la première occasion qui lui sera offerte, le peuple du Canada est prêt à réparer l'erreur qu'il a commise et à accepter de nouer des relations commerciales plus libres entre le grand pays, qui comptera avant longtemps une population de 15 millions, et la puissante nation qui habite au sud de nous. Les modifications que l'on a proposées et que l'on a apportées au tarif ont créé un état de choses bien différent de celui qui existait sous l'ancienne administration, et nous ne pouvons étudier la question sous son vrai jour, si nous n'adaptons pas notre point de vue aux circonstances qui sont tout à fait modifiées. Si l'on avait accepté la convention douanière que nous offraient nos voisins, cela aurait voulu dire que le blé, l'avoine, le seigle, l'orge et les autres grains récoltés par nos cultivateurs auraient été admis en franchise sur les marchés des Etats-Unis. Il en aurait été de même également pour les chevaux et les autres animaux vivants, pour le fromage, le beurre et les autres produits de la laiterie. Nous aurions eu aussi libre-échange réciproque quant au poisson et au bois. Grâce à la volonté du Congrès des Etats-Unis, notre bois et notre poisson ne paient aucuns droits à l'heure actuelle sur le marché américain, mais les cultivateurs de l'Ouest n'ont pas la même chance pour leur blé. Les honorables messieurs de la droite pourront peut-être rétorquer: mais le droit sur le blé est abaissé à 10 cents par boisseau. C'est vrai; mais ce léger droit de 10 cents par boisseau est suffisant pour fermer l'entrée du marché des Etats-Unis à notre blé. Si les cultivateurs du Canada avaient la chance de voir leur blé débarrassé de ce droit de 10 cents par boisseau, cela équivaudrait pour eux à la différence qu'il y a entre faire du profit et n'en pas faire. C'en serait assez pour encourager le cultivateur de l'Ouest tout particulièrement à développer son industrie avec plus d'énergie que jamais, grâce au profit que représenteraient pour lui ces 10 cents par boisseau. C'est la même chose pour l'avoine. Il existe un droit de 6 cents par boisseau sur le marché américain, et si l'on faisait disparaître ce droit, cela signifierait un profit et un encouragement pour le producteur canadien. En vertu des clauses de la convention douanière, les cultivateurs d'Ontario et de Québec auraient eu libre accès aux marchés américains et pour leur beurre et leur fromage et pour leur lait et leur crème.

A l'heure actuelle, le lait et la crème sont admis en franchise aux Etats-Unis, mais il existe encore un droit de 2½ cents par livre sur le beurre et le fromage. Et quelle est la situation qui est faite aux fabricants de machines aratoires? En vertu du traité de réciprocité, nous aurions réduit de 2½ p. 100 les droits sur les instruments aratoires. Les honorables députés de la droite font de grands éloges du Gouvernement actuel parce qu'il a réduit de 5 p. 100 les droits sur certaines machines agricoles, mais il ne faut pas perdre de vue que les Américains ont aboli tous les droits sur ces articles; de sorte que nos manufacturiers ont maintenant accès aux marchés des Etats-Unis.

Si la convention douanière avait été adoptée, les cultivateurs auraient profité des avantages qu'elle offrait, tandis qu'à la faveur de la situation actuelle, ce sont les manufacturiers qui ont encore l'avantage. Aujourd'hui, le cultivateur ne peut acquérir des instruments aratoires sans payer des droits, tandis que le manufacturier canadien peut aller vendre, sans payer un sou de droits, ses machines sur les marchés de la grande république, dont la population atteint le chiffre de 100 millions d'âmes. Et remarquez bien que, lorsque je parle des cultivateurs, je veux parler de ceux de l'Est aussi bien que de l'Ouest. Bien que les agriculteurs de l'Est ne se livrent pas à la culture sur une aussi grande échelle que ceux de l'Ouest, ils font néanmoins des progrès d'année en année, mais le progrès et le développement de l'Est dépendent jusqu'à un certain point de la prospérité dont jouissent les cultivateurs de l'Ouest. Nos amis de la droite prétendent qu'ils ont fait énormément pour les cultivateurs de l'Ouest, parce qu'ils ont

réduit de 5 p. 100 les droits sur les faucheuses et deux ou trois autres machines agricoles dont se sert beaucoup la population des provinces des prairies, mais je tiens à attirer leur attention sur le point suivant: c'est que les droits sur ces articles ne représenteraient qu'à peu près un tiers des droits perçus sur les différents autres instruments, tels que râteleuses, épandeuses et ainsi de suite, dont se servent les cultivateurs de l'Ouest. Les agriculteurs canadiens intelligents ne considéreront jamais cet abaissement de droits comme un grand avantage; ils auront toujours l'idée que le gouvernement actuel aurait dû les traiter plus généreusement, si le principal article de son programme ne consistait d'abord à protéger le manufacturier.

Au cours des quinze dernières années, les fabricants d'instruments agricoles en ce pays ont eu le bénéfice d'un drawback, dans l'exportation de leurs produits. Grâce au tarif qui était en existence au pays, ils se sont trouvés en état de faire concurrence au monde entier. Malgré les droits de 15 ou 20 p. 100 en faveur des manufacturiers américains, ils ont envahi les marchés des Etats-Unis; ils ont subi avec succès la concurrence de ces derniers, et en Australie et en Angleterre.

Cependant, ils n'en continuent pas moins de prétendre que leurs industries ne peuvent se maintenir, à moins qu'il n'existe un mur entre les cultivateurs de l'Ouest et la population des Etats-Unis. J'affirme donc qu'il est grand temps que le peuple canadien ouvre les yeux sur la situation actuelle; il est plus que temps que le parlement se rende compte que les cultivateurs de l'Ouest ont absolument besoin de voir les droits abolis et sur le blé et sur les instruments aratoires. Nos amis de la droite affirment que la farine aussi bien que le blé devraient être admis en franchise, et ils nous adjurent de refuser les offres que nous font les Etats-Unis. Je désire signaler à votre attention, monsieur l'Orateur, que, sous l'administration patriotique de Woodrow Wilson, l'année dernière, les Etats-Unis ont mis en vigueur un tarif qui est à l'avantage des masses populaires, à l'avantage et du cultivateur et des millions d'ouvriers qui peuplent les villes de l'Union américaine. En inaugurant cette politique, le gouvernement américain a fait aux autres nations de l'univers une offre de conclure une convention de réciprocité, du moment qu'elles décideront de faire disparaître les droits de douanes. Au sujet du blé et de la farine, les Américains ont dit non pas seulement au Canada, mais à n'importe quelle autre pays, qui a imposé des droits sur ces produits, qu'ils sont prêts à leur ouvrir leurs marchés, du moment que l'on fera disparaître ces droits.

L'Argentine, autre pays agricole, grand producteur de blé, n'a pas hésité à accepter l'invitation des Etats-Unis, à dégrever le blé et à bénéficier du grand marché des Etats-Unis. En cela l'Argentine ne manque pas de loyauté; et nous ne manquerions pas non plus de loyauté en acceptant au bénéfice de l'Ouest canadien cette offre faite au monde entier. Nous produisons 500,000,000 de boisseaux de grain; l'heure sonnera bientôt où la production du Canada s'élèvera à plus d'un milliard de boisseaux de grain et nous aurons besoin de plus vastes marchés pour notre énorme production. N'est-il pas étonnant qu'il se trouve et en cette Chambre et au sein du pays des hommes qui se préoccupent tellement de leurs intérêts personnels qu'ils s'écrient: "Il ne faut pas faire de commerce avec les Etats-Unis; nous tenons à conserver notre indépendance en matière fiscale". Comment le Canadien perdrait-il son indépendance, au point de vue du fisc, en bénéficiant de l'offre des Etats-Unis? L'Anglais fait des affaires dans le monde entier; il navigue sur toutes les mers, exerce le commerce en tout pays; or, en cela il ne manque pas de loyalisme envers la Grande-Bretagne, et reconnaît quand même la grandeur de la mère patrie.

Mais, s'écrie-t-on: "force nous sera d'éclairer le cultivateur et d'attendre qu'il bénéficie des avantages de notre instruction". Je suis partisan de l'instruction dans tous les champs de l'activité humaine. En la personne du modeste député de Gloucester, l'enseignement technique compte un de ses fervents, un de ses plus dévoués partisans. Voici l'espoir que je tiens à formuler, après avoir lu le rapport du docteur Robertson sur l'enseignement technique: c'est qu'un jour, le Canada comprendra la nécessité de l'instruction pour chaque carrière. Les députés de la droite prétendent qu'ils instruiront le peuple avec le million de dollars annuellement inscrit au budget par le ministre de l'Agriculture et les douze millions de dollars employés par le ministre de la Milice à enseigner aux enfants du peuple l'art de tuer leurs voisins. Certes, voilà une grande et belle école pour nos cultivateurs! Nous sommes partisans de

l'instruction, mais nous l'entendons dans son sens légitime, nous tenons à lui imprimer l'orientation voulue.

Les ministériels disent: "Il faut protéger nos industriels, si nous ne voulons pas que le spectre de la faim vienne s'asseoir au foyer de l'habitant des villes". Je le demande à l'honorable député d'York-nord (M. Armstrong) qui a formulé cette affirmation: est-ce l'ouvrier des villes qui utilise ces machines agricoles? Non, ce sont les cultivateurs qui les emploient, et plus le marché ouvert au cultivateur sera vaste, plus il utilisera de machines agricoles. La plus grande faveur qu'on puisse faire au fabricant de machines agricoles, c'est d'ouvrir les marchés mondiaux aux cultivateurs. Quand le cultivateur aura des marchés plus étendus pour l'écoulement de ses produits, il utilisera plus de machines agricoles, et c'est le manufacturier qui en bénéficiera. La défaite infligée, il y a deux ans, à la convention douanière, a abouti à un double résultat: les cultivateurs de l'Ouest ont perdu vingt millions de dollars dans la vente de leurs récoltes, et le fabricant a perdu tout le surcroît de vente de machines qu'auraient demandées l'agriculteur, si la convention de réciprocité douanière eut été adoptée. Les fabricants de Toronto, qui demandent un tarif protecteur et ne veulent pas que les cultivateurs de l'Ouest aient accès aux marchés des Etats-Unis, auraient bénéficié de ce surcroît de demande de machines agricoles. Et en quoi le pays souffrirait-il de l'admission de la farine en franchise douanière? Notre marché national, cela va sans dire, est nécessaire à nos cultivateurs; mais il nous faut aussi trouver des débouchés en d'autres pays. Si nos producteurs se contentaient du marché national, ils ne pourraient pas bénéficier de l'essor commercial si nécessaire à leur prospérité. Les cultivateurs et les producteurs ont le droit et le devoir de demander accès aux marchés mondiaux.

M. BURNHAM: Très bien!

M. TURGEON: Je suis bien aise de l'approbation du député de Peterborough. Il compte des producteurs et des industriels dans son comté; et il a assez d'intelligence et de patriotisme pour saisir et apprécier toute la force de ce que j'ai affirmé. La farine est un article de consommation universelle, parmi les classes ouvrières comme parmi les riches; et si vous éprouvez quelque sympathie pour le laborieux artisan de nos villes, pour ceux qui peinent dans nos fabriques, à bord des chemins de fer et des vaisseaux qui transportent au marché les produits agricoles; si vous sympathisez, dis-je, avec les travailleurs de l'Ouest et de l'Est canadiens, il faut leur accorder la farine en franchise douanière. Sans doute il faut se préoccuper des intérêts des populations agricoles; mais il faut aussi soigner les intérêts des ouvriers des grandes villes. En 1912-1913, on le sait, il est tombé dans la caisse de l'Etat $10,000,000 provenant des taxes dont sont frappées les denrées alimentaires à leur entrée au pays. Si on eût laissé ces $10,000,000 dans la poche des contribuables, si on eût épargné le paiement de cette taxe aux ouvriers des villes qui gagnent à la sueur de leur front leur pain quotidien, les masses populaires en auraient grandement bénéficié. Il ne faut pas l'oublier, cet impôt des denrées alimentaires se prélève surtout au cours des temps difficiles, durant la saison d'hiver, alors que le Canada ne produit ni œufs, ni légumes. Cette taxe pèse plus lourdement sur le travailleur parce que, chargé d'ordinaire d'une nombreuse famille, il a besoin d'une table mieux fournie que le riche. La perte de recettes ne saurait militer contre la nécessité de cette réforme. Le pays ne gagne rien à l'accumulation de ce gros excédent de recettes, comme le prouve la gestion du Gouvernement au pouvoir. Les deux premières années, le budget du ministre des Finances avait accusé des excédents; mais cette année il ajoute $20,000,000 à la dette publique, de sorte que nous sommes en aussi mauvaise posture que si nous n'avions pas eu d'excédents budgétaires, les années précédentes. D'autres pays, moins grands que le Canada, ont compris la nécessité de dégrever les denrées alimentaires. L'an dernier, la petite colonie de Terre-Neuve, s'inspirant de l'esprit qui anime le parti libéral au Canada, dans le but de venir en aide à ses populations d'ouvriers et de pêcheurs, dégreva nombre de substances alimentaires, de première nécessité pour les pêcheurs de Terre-Neuve. L'an dernier, la perte de recettes provoquée par ce dégrèvement a été de $360,000, somme qui, pour une petite colonie comme Terre-Neuve, dont la population est à peu près égale à celle du Nouveau-Brunswick, est l'équivalent de $10,000,000 pour le peuple canadien. Cependant, l'an dernier, la diminution accusée par le revenu n'était que la moitié de ce chiffre, et la colonie de Terre-Neuve a réussi à clore les comptes de son exercice

avec $115,000 d'excédent, soit une plus-value de proportion égale aux énormes excédents du ministre des Finances. Je tiens à citer une courte dépêche de Saint-Jean, en date du 25 février:

Aujourd'hui, devant l'assemblée législative, le ministre des Finances a présenté le budget de la colonie, accusant $3,920,000 de recettes pour l'exercice terminé en juin dernier, ce qui laisse un excédent de $115,000, tandis que, pour l'exercice en cours, il y a eu un dégrèvement d'impôts de $380,000, les objets dégrevés, la session dernière, étant le thé, le sucre et le bœuf salé, et les recettes douanières accusent $130,000 de diminution, chiffre bien inférieur aux prévisions.

C'est un exemple à suivre que celui donné par la petite colonie de Terre-Neuve, où on a dégrevé, au bénéfice des ouvriers, les articles de première nécessité, et cela au moyen d'une réduction du revenu général. Le dégrèvement des denrées alimentaires n'a pas abouti à une diminution bien prononcée des recettes générales, et la vie y est devenue moins chère pour les habitants de l'île.

Le blé et la farine, nous dit-on, ne se trouvent pas dans la même situation, parce que, dans le projet de convention de réciprocité douanière avec les Etats-Unis, on avait laissé le blé grevé d'un droit, en raison d'un droit correspondant sur la houille en faveur des Provinces maritimes; or, aujourd'hui, la même situation n'existe plus, vu que la houille bitumineuse est admise en franchise sur le marché des Etats-Unis. Il n'y a donc plus lieu, affirme-t-on, de tenir compte de cet arrangement et si les Etats-Unis consentent à admettre en franchise notre blé et notre farine, il faudrait accepter leur offre, en conséquence de l'irréductible agitation des cultivateurs de l'Ouest. Quand je demande l'admission du blé en franchise, moi qui siège ici à titre de représentant des Provinces maritimes, c'est que l'intérêt du pays en général et des provinces de l'Ouest en particulier le demande. Le commerce de l'Ouest enrichit nos ports maritimes et la prospérité de l'Ouest a pour corollaire celle de l'Est.

Nombre de collègues ont traité la question des primes au fer et à l'acier. Pendant quinze ans, le parti libéral a payé des primes au fer et à l'acier, ces primes décroissant d'après une échelle mobile, jusqu'à leur expiration en 1911. J'en conviens, il a sans doute été nécessaire d'accorder ces primes pendant une certaine période de temps; et la prospérité dont a joui le pays, sous le régime libéral, autorisait probablement l'Etat à accorder son concours financier à cette grande industrie, surtout en vue de notre proximité du marché des Etats-Unis.

Je vous le demande, monsieur l'Orateur, cette industrie qui, vingt-cinq ans durant, a bénéficié de cette aide de l'Etat, n'est-elle pas aujourd'hui en mesure de se suffire à elle-même? Quand sir John A Macdonald inaugura son régime protectioniste, il déclara que cette protection était destinée aux industries nationales naissantes et il nourrissait l'espoir qu'après un certain nombre d'années, ces industries atteindraient leur pleine croissance et se suffiraient à elles-mêmes. Supposons que je présente à mon savant collègue de Souris (M. Schaffner), qui toujours esquisse un sourire d'homme averti, un homme âgé de trente-huit ans et que je lui dise: "Voilà trente ans que cet homme est l'objet de soins et de protection spéciale; mais il ne saurait plus se passer de protection". J'en suis convaincu, mon collègue classerait cet individu au nombre des incurables qu'il faut confier à l'Hôtel des Invalides. Pourquoi serions-nous donc obligés de continuer à accorder des primes et la protection de l'Etat à des industries qui ont fait tant de millionnaires? Ce que demandent aujourd'hui les producteurs, ce sont des marchés plus vastes, plutôt que de la protection. Ces vastes débouchés permettraient au cultivateur de vendre davantage, de faire encore plus d'achats de vêtements et d'autres articles. Le ministre du Commerce a conclu un traité avec les Antilles.

Nous aimons tous voir conclure des conventions commerciales avec les possessions britanniques, mais les résultats de cette convention ne peuvent pas être comparés avec l'augmentation que nous aurions eue dans le volume de notre commerce, grâce à la convention de réciprocité avec les Etats Unis.

Le ministre des Finances a cru devoir accorder quelques avantages aux importateurs de pierre, il a réduit à 5 p. 100 le droit sur la pierre brute. L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) en a déjà parlé et je désire seulement corroborer ce qu'il a dit. Dans mon comté, comme dans d'autres régions du Nouveau-Brunswick, il existe de grandes carrières de pierre qui ont un débouché à Montréal et dans d'autres villes du Canada. Les propriétaires de ces carrières prétendent que cette réduction de tarif sur la pierre brute sera au détriment des extracteurs et des tailleurs de pierre. Ils disent que ce sera un avantage pour les grands entrepreneurs de construction, mais que ce n'en sera pas

un pour les tailleurs de pierre, parce que ces entrepreneurs se servent de machines à couper la pierre qui suppriment la main-d'œuvre. En conséquence, je tiens à protester contre le changement introduit dans le tarif sur la pierre.

Je dirai quelques mots des minerais de fer qui ont déjà fait ici l'objet d'un débat, il y a quelque temps. Le ministre des Finances ne donne aucune idée de ses intentions dans son exposé budgétaire. Il dit qu'il veut référer la question à une commission relevant du département des Mines. Je n'admets pas qu'un tarif élevé sur l'acier et les produits dérivés du fer donnera de grands avantages à ceux qui sont intéressés dans l'extraction des minerais de fer. Nous avons un vaste gisement de fer à Bathurst, c'est peut-être le plus important du Canada et il est considéré comme ayant une grande valeur. Les propriétaires ont dépensé un fort montant d'argent pour exploiter ce gisement et ils ont déjà installé un concentrateur sur lequel je voudrais attirer l'attention du ministre des Finances s'il était présent. Nos importations de minerai de fer sont de peu d'importance comparativement à la masse de minerai que nous avons au Canada. Il est vrai que le rapport du département des Mines pour 1913 indique qu'une grande quantité de minerai a été importée, s'élevant à 1,942,325 tonnes, évaluées à $3,877,824. On ne doit pas oublier que sur ce nombre de tonnes, 1,942,000, il est venu 1,605,000 tonnes des mines de Terre-Neuve, qui ont été employées principalement par les métallurgistes de Sydney. Ce serait peut-être à l'avantage de Terre-Neuve de conserver ses minerais et de les manufacturer chez elle, mais ils proviennent d'une colonie anglaise, qui, j'en ai l'espoir, fera partie du Canada avant longtemps, et par suite, je ne regarde pas ce minerai comme étant absolument étranger. Malgré les nombreuses difficultés qui existent pour faire entrer Terre-Neuve dans la Confédération, je crois fermement qu'il ne s'écoulera pas de nombreuses années avant que l'ancienne colonie reconnaisse que c'est à son avantage comme à celui du Canada et de l'empire de se réunir au Canada.

Le ministre des Finances nous a dit que le minerai canadien était regardé comme inférieur à celui des Etats-Unis, mais je veux attirer l'attention sur le fait que le minerai de Bathurst est de la meilleure qualité et qu'on l'envoie aux Etats-Unis en quantités qui augmentent chaque année. L'an dernier l'exportation a atteint 86,000 tonnes. Je signalerai au ministre des Finances que les sommités du département des Mines, comme le docteur Haanel et d'autres, sont parfaitement renseignés sur la quantité et la qualité du gisement de fer de Bathurst. J'espère que le ministre des Finances fera en sorte, quand il nommera la commission des experts des mines, que la qualité du minerai de Bathurst soit comparée avec celle des minerais d'autres régions. Je rappellerai au ministre des Finances que la Canada Iron Ore Company a installé à Bathurst un concentrateur que l'on a reconnu très utile et que le minerai est expédié maintenant après traitement à Philadelphie où il est utilisé dans la manufacture des aciers les plus fins et dans la fabrication des articles en fer. Ce concentrateur a coûté $130,000 à la compagnie et il sert à traiter le minerai de Bathurst, de sorte que le minerai pur est seul expédié de façon à réduire le prix du transport. J'insisterai pour faire comprendre au ministre des Finances que si notre industrie de l'extraction du minerai de fer doit être développée, il faut donner des facilités de transport par chemin de fer et par eau, pour que les frais d'expédition soient réduits autant que possible. Je demande la permission, monsieur l'Orateur, d'insérer aux Débats une description du concentrateur de Bathurst qui sera très utile aux membres de la commission quand ils étudieront la question du traitement du minerai canadien.

M. l'ORATEUR: L'habitude d'insérer des extraits dans les Débats quand ils n'ont pas pas été lus, soulève, d'ordinaire, des objections et l'autorisation ne peut pas être donnée sans le consentement unanime de la Chambre.

M. LEMIEUX: L'autre jour, l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox) a été autorisé à faire insérer aux Débats certains documents sans les lire et personne ne s'y est opposé.

M. l'ORATEUR: Je me souviens qu'il y a quelques jours un honorable député a demandé d'insérer des tableaux aux Débats et quand ils m'ont été montrés par la suite, il a été décidé de ne pas les imprimer.

M. TURGEON: Naturellement, sans le consentement unanime de la Chambre, je ne peux pas faire insérer aux Débats la description du concentrateur, mais je dirai qu'on peut la trouver dans une brochure du département des Mines, intitulé "Austin Brook Ironbearing District, New Brunswick", par Einar Lindemann (N.-E.).

En terminant, et après avoir passé en revue les conditions au Canada, de 1896 à 1911, sous l'administration libérale, en faisant connaître où nous en sommes en 1914, je dirai que la politique préconisée aujourd'hui par le parti libéral est la plus propre à maintenir la prospérité qui existait dans le pays avant l'arrivée des conservateurs au pouvoir. La politique du gouvernement conservateur n'offre aucun avantage aux masses populaires, aux cultivateurs ou aux ouvriers, et elle ne sera pas approuvée par le peuple. J'espère qu'avant longtemps la population du Canada aura l'occasion de modifier son verdict de 1911 et si elle le fait une nouvelle ère de prospérité brillera encore sur notre pays.

M. WILLIAM SMITH (Ontario-sud): J'ai prêté une oreille attentive aux paroles de mon honorable ami (M. Turgeon) qui vient de reprendre son siège, mais il me semble que les questions qu'il a discutées ont été depuis si longtemps réglées par les électeurs du Canada que ce n'est pas nécessaire pour moi d'y faire allusion. Le seul motif qui m'autorise à prendre part à la discussion, c'est que je représente une circonscription qui est aussi intéressée que n'importe quelle région du Canada dans l'agriculture en tout genre, dans la culture du grain, l'élevage du bétail et aussi les manufactures. Quelques-uns des changements qui ont été opérés intéressent ce comté et portent déjà leurs fruits. Mais je dois ne pas oublier que ce comté n'est pas toute la province d'Ontario et il faut que j'aille plus loin et me souvienne que l'Est n'est pas l'Ouest, que ni l'un ni l'autre ne sont tout le Canada et que l'Ouest ne compose pas à lui seul le Canada. Notre pays est assez difficile à gouverner, en raison des énormes distances qui existent d'un océan à l'autre, avec une région stérile entre l'Est et l'Ouest. Je suis d'opinion que le Gouvernement doit faire en sorte de contenter le plus de monde possible.

J'ai pris la peine de relire quelques numéros des Débats et j'ai constaté que quelques-uns des députés qui ont parlé avant moi avaient déclaré que le tarif était sensiblement le même sous l'administration conservatrice de 1879 à 1896 qu'il a été sous les libéraux de 1896 à 1911. Je trouve qu'ils ont eu raison, mais il y a eu une telle différence entre la conduite des deux partis que je dois y faire allusion cet après-midi. Nous nous souvenons que le gouvernement élu en 1878 a essayé autant que possible de remplir les promesses faites quand il siégeait dans l'opposition et qu'à l'instant où le télégraphe a pu faire connaître les détails du changement introduit dans le tarif par sir Leonard Tilley, une nouvelle existence a commencé pour le peuple canadien. Je suis entré au Parlement en 1887; j'avais alors l'honneur de siéger à droite et j'ai entendu les chefs du parti libéral parler du tarif durant toutes les années que j'ai fait partie de la Chambre avant d'y revenir en 1911. Quel système ont-ils suivi, quelle a été leur conduite? Ils ont décrié le tarif de toutes les manières possibles. Ils ont dit à la Chambre et au pays que c'était se conduire injustement envers le peuple. La population a tellement ajouté foi à leurs paroles que ceux qui étaient intéressés dans les manufactures, ceux qui avaient une certaine fortune, ont eu peur de hasarder un dollar. Le parti conservateur a été défait en 1896 et en réalité la même politique a été continuée depuis lors jusqu'en 1911. On nous a dit que nous avons eu des années prospères sous l'administration libérale. Je suis d'accord avec les libéraux pour dire que jamais peut-être, dans l'histoire du Canada, il n'y a eu une plus grande période de prospérité. Pourquoi? Parce que le parti conservateur a été loyal à ses principes dans l'opposition comme il l'avait été au pouvoir et qu'il a appuyé l'administration libérale. Ceux qui avaient de l'argent, ceux qui avaient de la fortune ont employé leurs capitaux sans limite, ce qui peut être considéré en grande partie comme ayant causé la prospérité dont nous avons joui pendant cette période.

J'ai écouté avec intérêt ce qu'on a dit au sujet des cultivateurs. J'en suis un moi-même et je sais un peu de quoi je parle.

Je dis que les cultivateurs méritent autant que les autres classes de la société de contribuer aux charges du pays, et à ceux qui réclament pour nous l'abolition des droits sur les instruments aratoires et sur le blé, je réponds que la perspective de supporter notre juste part des impôts ne nous a jamais effrayés.

Je suppose qu'il est généralement admis que si nous avions l'admission en franchise du blé, il nous faudrait avoir aussi l'admission en franchise de la farine. Les provinces de l'Ouest sont arrivées à un point où l'on peut prévoir que la production du blé ira sans cesse en augmentant et que celle des années à venir dépassera de beaucoup celle des années passées, et que, partant, le prix du blé tendra à baisser. Un jour ou l'autre, l'Ouest devra obtenir un meilleur équilibre, ainsi que cela a eu lieu dans Ontario. J'ai reçu l'autre jour

une lettre d'un citoyen de l'Ouest, dans laquelle il me disait:

Ceux qui dans les prairies réclament l'admission en franchise du blé sont des Américains qui, il y a quelques années, ne soupçonnaient même pas l'existence du Canada. Ces hommes, imbus d'idées de clocher, semblent ignorer complètement que la destination ultime du blé canadien, c'est l'Angleterre et que c'est Liverpool qui fixe les prix du blé à Chicago et à Minneapolis. Si nous leur accordions l'admission en franchise du blé, ils réclameraient probablement l'annexion. La mission des guides de l'opinion au Canada, c'est de faire des Canadiens de ces nouveaux venus et ce n'est pas en cédant à leurs caprices ni en fortifiant leur attachement à la république voisine qu'on y arrivera.

L'autre jour, l'honorable député d'Assiniboia (M. Turriff) a invoqué le témoignage d'un homme qui m'a paru très bien comprendre ses propres intérêts. Cet homme affirmait avoir combattu l'honorable député d'Assiniboïa tant qu'il a habité le pays et cela ne me surprend pas. Il déclarait de plus qu'il avait des intérêts considérables dans un élévateur à grain, mais que ce dernier était situé aux Etats-Unis et non pas au Canada. Pourquoi désirait-il l'admission en franchise du blé? Parce qu'il désirait amener du trafic à son élévateur. Voilà à quoi se résume le témoignage invoqué par mon honorable ami.

Permettez-moi de rappeler une phrase du discours de l'honorable ministre des Finances qui m'a particulièrement frappé et qui me semble définir exactement l'attitude que doivent prendre les Canadiens. Voici ce qu'il disait:

Cette politique a assuré la prospérité du Canada dans le passé et l'assurera à l'avenir. C'est celle-là qu'exige la stabilité de notre commerce et l'intérêt des différents groupes qui habitent le pays. Elle comporte le développement de nos ressources naturelles, le maintien et le progrès de nos industries, l'assurance de justes salaires pour nos ouvriers et d'un marché canadien stable et avantageux pour nos cultivateurs, justifiant ainsi son nom de politique nationale.

L'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) dans sa réponse au ministre des Finances a prétendu que le pouvoir d'achat des cultivateurs du Nord-Ouest serait beaucoup plus considérable s'ils pouvaient expédier leur blé aux Etats-Unis, sans avoir de droits à payer. Supposons, pour les besoins de la discussion, que cette proposition soit vraie et demandons-nous où les cultivateurs de l'Ouest feraient leurs achats. Achèteraient-ils aux Etats-Unis ou dans les provinces de l'Est? Je n'hésite pas à dire qu'ils établiraient des relations commerciales avec leurs voisins, de l'autre côté de la frontière et qu'ils feraient tous leurs achats aux Etats-Unis. S'il est une chose dont nous avons tout particulièrement besoin, ce n'est pas la réciprocité avec les Etats-Unis, mais entre les différentes provinces du Canada. Ce qu'il faut surtout aux cultivateurs, c'est le monopole du marché canadien. Si les industriels sont en état de donner à leurs ouvriers des salaires raisonnables et de les employer constamment, c'est à peu près toute la protection dont les cultivateurs ont besoin. Si on leur assure le marché du pays, ils n'exigeront rien de plus.

Certaines prétentions de ceux qui réclament l'abolition des droits sur les instruments aratoires m'ont fort surpris. A mon sens, toute la question est de savoir si ces machines seront fabriquées au Canada ou aux Etats-Unis. J'habite à une faible distance d'une ville industrielle de ma circonscription d'Oshawa. En écoutant les orateurs de la gauche, je me demandais si ma ferme et celle de mes voisins, dans le voisinage de cette ville, auraient autant de valeur si les usines de la compagnie dite "Malleable Iron Works" étaient fermées, si la fabrique de pianos disparaissait, si les usines McLaughlin étaient installées ailleurs, si la fabrique de gazeliers fermait ses portes. Si toutes ces industries disparaissaient, où trouverions-nous un marché intérieur? Il me semble que la réponse à cette question réfute complètement les arguments de ceux qui réclament l'admission en franchise des instruments aratoires. Toute la question est de savoir où ces machines seront fabriquées. Mes propres observations, dans l'Ouest, me portent à conclure que les cultivateurs de cette partie du pays retireraient très peu d'avantages de l'abolition des droits sur les instruments aratoires. Je suis convaincu que la prospérité de l'Ouest réside dans la culture variée et non dans la production exclusive des céréales. Même à l'heure présente, l'Ouest expédie dans les provinces de l'Est pour des milliers de dollars de porcs. Il y a quelques années cela n'aurait pas été possible.

M. WARNOCK: Il en expédie beaucoup plus aux Etats-Unis.

M. SMITH: Un cultivateur qui habite l'Ouest depuis nombre d'années et qui se livre à l'élevage des porcs me disait qu'en vendant ses porcs 7½ cents la livre, sur pied, il réalisait autant de bénéfices que s'il vendait son avoine 67 cents le boisseau. L'élevage serait certainement une source de ri-

chesse pour l'Ouest et cette industrie permettrait aux cultivateurs de consommer sur les lieux une bonne partie de leur grain. Dans plusieurs régions de l'Ouest, la prospérité dépendra de l'élevage. Ces cultiteurs pourront ainsi répondre aux demandes de l'Est et établir la réciprocité entre les provinces.

Je ne crois pas qu'à l'avenir nous puissions vendre à l'Ouest autant de chevaux que par le passé, mais avec du travail et de l'activité, nous trouverons d'autres sources de revenus et nous parviendrons certainement à nous tirer d'affaires. Je répète que l'Ouest doit attendre sa prospérité de la culture variée et aussi de la culture perfectionnée. Chaque fois que je visite l'Ouest à l'époque de la moisson, je suis toujours frappé de la différence dans les récoltes sur les terres bien cultivées et sur les terres mal cultivées. Le cultivateur de l'Ouest commence à exploiter un sol vierge et peut-être plus fertile que celui de l'Ontario; mais il vient un temps où il faut absolument faire quelque chose pour conserver au sol sa fertilité, et pour cela, il faut nécessairement faire de la culture variée. Celui qui fait de la culture variée a, en plus, l'avantage de ne pas avoir tous ses œufs dans le même panier.

La politique fiscale du ministre des Finances me semble répondre raisonnablement aux aspirations du pays et elle est de nature à produire la plus grande somme de bien pour le plus grand nombre possible, et c'est pourquoi je l'approuve cordialement. Quand j'envisage l'avenir et que j'étudie les conditions actuelles du pays, je me rends parfaitement compte que le Canada et les Etats-Unis sont deux pays limitrophes et l'on m'a toujours enseigné que deux lignes parallèles ne se rencontrent jamais. Personnellement, j'espère que nous sommes encore bien éloignés du jour où un pouvoir étranger dictera la politique discale du Canada.

Durant la campagne électorale de 1911, la réciprocité a été discutée sous toutes ses phases et le parti libéral me fait l'effet de nous demander de faire ce que lui-même n'a pas fait pendant ses quinze années de pouvoir. Sur beaucoup de choses les droits étaient plus élevés lorsque les libéraux sont descendus du pouvoir, que lorsqu'ils y sont arrivés. S'ils avaient été sincères, ils auraient fait, pendant ces quinze années, ce qu'ils nous demandent de faire aujourd'hui.

J'ai apprécié à ma façon les explications et les déclarations du ministre des Finances et j'ai aussi dit ce que je pensais de l'admission en franchise du blé et des instruments aratoires. On me dira peut-être que cette attitude n'est pas celle que devrait prendre un cultivateur de l'Ontario, mais je dis que celui qui n'a pas une opinion sur ces questions ne mérite pas de jouer un rôle dans la vie publique. J'aimerais mieux disparaître immédiatement que de renoncer à exprimer ouvertement ce que je crois être le plus avantageux pour le pays.

M. DAVID WARNOCK (Macleod): Monsieur l'Orateur, j'ai suivi avec beaucoup d'attention les discours prononcés au cours de ce débat et je me réjouis tout spécialement de l'intérêt que le parti ministériel semble attacher aux questions débattues. J'ignore si cela est dû à l'absence du premier ministre et à la plus grande latitude accordée à ses partisans par celui qui le remplace à la tête du Gouvernement. Quoi qu'il en soit, je félicite nos honorables collègues de la droite qui se sont émancipés et ont rompu le silence forcé qui leur était imposé pendant la session précédente.

Je suis bien aise de prendre la parole immédiatement après l honorable député d'Ontario-sud (M. Smith). Il s'y connaît très bien en élevage et est lui-même un éleveur réputé, et j'aime toujours à rencontrer des hommes de sa trempe. Je dois dire cependant que je prise plus son opinion sur une question d'élevage que sur une question de tarif. Comme j'aurai à relever de nombreuses remarques faites par les orateurs de la droite qui l'ont précédé, je discuterai ses opinions au fur et à mesure des questions que j'aurai à traiter. Je commencerai cependant par relever une de ses assertions. Il prétend que les cultivateurs de l'Ouest qui demandent la libre admission du blé sont des Américains. Je lui ferai observer que des milliers de ces cultivateurs sont des Canadiens rapatriés qui avaient quitté le Canada avant 1896, sous le régime conservateur, et qui sont revenus au pays natal.

L'honorable député a parlé également de la réciprocité entre les provinces de l'Ouest. Certes, la réciprocité existe entre toutes les provinces. Mais à quoi sert la réciprocité, dans le cas du blé, entre la Saskatchewan et l'Alberta? Nous réclamons un autre débouché pour ce produit.

L'exposé budgétaire de l'honorable ministre des Finances a grandement désappointé la population de l'Ouest. Je tiens à ajouter que les cultivateurs de cette partie du pays comprennent la parfaite inutilité d'envoyer des délégations à Ottawa. En mentionnant ce fait, j'aimerais exprimer mon avis au

sujet de la députation nombreuse qui est venue ici, la semaine dernière, à propos du canal de la baie Georgienne. J'étais présent, en cette Chambre, lors du discours prononcé, je crois, par un certain monsieur White, de Pembrooke, sur cette question, et j'ai entendu cet homme dire, en substance, ce qui suit:

Je sens que des délégations de cette nature ont peu d'effet. Nous ressemblons aux abeilles qui tournent autour de la ruche. Mais j'ai été conservateur toute ma vie et j'ai toujours travaillé activement en faveur de mon parti. J'avertis le Gouvernement que s'il ne commence pas bientôt la construction du canal de la baie Georgienne, à ses deux extrémités et au milieu, il éprouvera une surprise plutôt désagréable, lors des prochaines élections.

L'honorable ministre des Travaux publics excepté, tous les autres membres du Gouvernement qui ont reçu cette députation n'ont pas semblé tenir grand compte de ces observations de M. White. Mais le ministre des Travaux publics, qui apprécie, avant tout, la valeur des votes, s'est tourné dans son fauteuil pour jeter un regard perçant sur M. White, à seule fin de constater si ce dernier parlait sérieusement ou s'il ne voulait que badiner. Je suis convaincu que les cultivateurs de l'Ouest se sont formé de l'utilité des députations l'opinion que M. White a exprimée, en cette circonstance, et je crois qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant qu'une autre délégation des cultivateurs de l'Ouest ne visite Ottawa. Cependant il ne faut pas croire que ces derniers vont se soumettre en silence aux injustices dont ils sont les victimes, car, loin de là, ils s'organisent pour se protéger eux-mêmes. Aujourd'hui, on fonde, dans l'Alberta et la Saskatchewan, des associations coopératives dans le but d'assurer une protection mutuelle dans l'achat et la mise sur le marché des produits de ces provinces, et je crois qu'aux prochaines élections générales, ce mouvement coopératif se trouvera développé au point de permettre à ceux qui y prennent part de choisir et d'élire des candidats qui se seront engagés à promouvoir, par leurs discours et par leur vote, en cette Chambre, les intérêts des cultivateurs de l'ouest du Canada. Aux prochaines élections, les provinces des prairies éliront un nombre de députés assez considérable pour forcer le Gouvernement, qu'importe le parti qui remportera la victoire, de tenir compte des demandes des cultivateurs de l'Ouest. Nous constatons que, sous l'administration présente, cinq ou six manufacturiers peuvent venir à tawa et exercer dans la préparation de la politique du Gouvernement sur des questions se rattachant au tarif, une influence beaucoup plus sensible que ne peut l'être celle d'une députation composée de 20,000 cultivateurs. Je répète que les cultivateurs des provinces des prairies s'organisent pour se protéger eux-mêmes, en envoyant au Parlement des représentants qui se seront engagés de promouvoir les intérêts de leurs électeurs. Ils sont fatigués de représentants qui défendent une mesure, sauf à voter contre elle ensuite.

Il y a quelques jours, l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox) a hautement louangé, lors d'une harangue qu'il prononçait, le parti conservateur à l'occasion de la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien et aussi à propos de la part que ce parti a prise dans le développement des provinces de l'Ouest. Le parti conservateur peut s'attirer un certain mérite au sujet de la construction du Pacifique-Canadien, ce qu'il ne saura absolument pas faire, quant à la part qu'il a prise au développement des provinces de l'Ouest. Le parti conservateur a construit le chemin de fer Pacifique-Canadien, puis il s'est endormi, sans avoir la moindre idée d'inaugurer une politique destinée à peupler et à coloniser ces immenses provinces de l'Ouest. Qu'on me permette de donner un court aperçu de l'histoire des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, ou des territoires du Nord-Ouest, ainsi qu'on les connaissait, en 1896. J'aimerais déclarer, avant tout, que j'ai habité l'Alberta, vingt-quatre années durant, étant arrivé d'Ecosse dans cette province, en 1889, et que j'ai une connaissance très personnelle du développement de cette région depuis le temps où elle n'était couverte que de pâturages, avant de devenir la grande province productive de grain qu'elle est aujourd'hui. Quel état de choses relevait-on, dans cette région, en 1896, sous l'ancien gouvernement conservateur? De 1889 à 1896, il était véritablement impossible au colon, à l'homme de la charrue, ainsi qu'on l'appelait dans l'Ouest, d'obtenir un pied de terre dans l'Alberta. Cette province, surtout dans sa partie méridionale, était la propriété exclusive, pourrait-on dire, des compagnies propriétaires de fermes immenses. Les directeurs et les gérants de ces puissantes associations appartenaient presque tous au parti conservateur et on leur abandonnait la haute main sur tout le territoire presque de cette province. Ils détenaient des

baux de pâturages immenses, en retour du paiement annuel de deux cents par acre de terre, loyer que n'acquittaient même pas quelques-uns de ces privilégiés, et ils empêchaient absolument les colons d'empiéter sur le territoire ainsi affermé. J'ai vu des employés de quelques-unes de ces grandes compagnies renverser les cabanes de colons, en leur présence même; j'ai vu chasser le colon du territoire donné à ces compagnies et j'ai entendu leurs employés enjoindre à ces colons de ne plus revenir aux endroits qu'ils habitaient, mais de ce diriger vers l'Alberta septentrional, le seul endroit réservé au laboureur. Ce sont là des faits réels, monsieur l'Orateur, non pas des assertions risquées sur des ouï-dire. J'ai assisté en personne à des faits de cette nature, à ces actes perpétrés par les gérants des grandes compagnies propriétaires de concessions de terre, d'après des instructions venues de Montréal.

M. W. H. BENNETT: A-t-on accordé, quant au territoire de l'Alberta, un bail plus considérable que ne l'est celui de la réserve des Indiens du Sang et cet affermage a-t-il été consenti par l'ancienne administration?

M. WARNOCK: L'affermage de la réserve dont l'honorable député parle embrassait 240,000 acres de terre, si je ne me trompe. La compagnie de la concession Walrond détenait un bail, consenti par l'ancien gouvernement conservateur, embrassant 350,000 acres de terre. Je connais ce détail, parce que j'ai été, dix années durant, le gérant de cette compagnie.

M. BENNETT: L'honorable député n'a pas répondu à ma question. L'affermage de la réserve des Indiens du Sang a-t-il été consenti par l'ancien gouvernement?

M. WARNOCK: Oui.

M. BENNETT: Ce bail était-il plus considérable que l'affermage de la réserve des Indiens du Sang?

M. WARNOCK: Oui, beaucoup plus considérable. Le bail Walrond, embrassant 350,000 acres de terre, a été consenti par le gouvernement conservateur avant 1896.

M. BENNETT: Combien d'années plus tôt?

M. WARNOCK: En 1883 ou 1884.

M. BENNETT: Il n'y avait pas alors beaucoup de colons aux environs

[M. Warnock.]

M. WARNOCK: Non, et l'on ne permit pas ensuite aux colons de pénétrer sur le territoire ainsi affermé. La terre et les avantages qu'elle offrait restaient inexploités, et les choses restèrent en l'état jusqu'en 1896, alors que le Gouvernement de mon très honorable chef prit la direction des affaires du pays; la terre était tout aussi fertile et le climat tout aussi favorable, mais à peine un colon s'établissait-il dans cette région, alors que des centaines de jeunes Canadiens se rendaient aux Etats-Unis pour poursuivre leur industrie et s'y établir. Ce sont là les hommes qui reviennent aujourd'hui, dans l'ouest du Canada et qui réclament la franchise du blé. L'honorable représentant d'Ontario-sud a peut-être voulu laisser entendre que les habitants des Etats-Unis, qui s'établissent au Canada, ne méritent aucune considération. Qu'est-il arrivé, après que le gouvernement libéral eût pris la direction des affaires, en 1896? Quelques mois à peine s'écoulèrent et tous les grands détenteurs de baux reçurent avis que ces derniers étaient révoqués, cette révocation devant être en vigueur en moins de deux années.

Mais, en même temps et pour ne pas tuer complètement l'industrie de l'élevage du bétail, le détenteur du bail avait la permission d'acquérir 10 p. 100 du terrain affermé, au prix de $1.25 l'acre. Mais si faible était la confiance de ces hommes en ce pays et si certaine était leur foi au retour des conservateurs au timon des affaires, aux élections générales suivantes, qu'une seule des compagnies déjà existantes acheta des terres à ce prix. Les autres se disaient: Oh! non, nous ne devons pas acheter, car les conservateurs reprendront les rênes du pouvoir après les prochaines élections générales et nous posséderons cette région quand même—et ce ne fut que quelques années plus tard que l'on vit ces grandes compagnies acheter des terres. Les difficultés qui se produisaient, dans l'Alberta méridional, s'avivèrent au point que le gérant d'une de ces grandes compagnies, venu des provinces de l'Est, lors d'une visite qu'il fit à la concession accordée à cette compagnie, reçut une balle tirée par un colon exaspéré, et qu'à sa visite suivante, il dut demander la protection de la police. Les habitants de cette partie du Canada peuvent corroborer jusqu'à la moindre des assertions que j'ai faites, et je suis convaincu que je dis la vérité absolue. Cet état de choses se continua jusqu'en 1892, alors qu'on paracheva la

construction du chemin de fer de Calgary à Edmonton. Qu'avons-nous vu alors? Où se trouvaient les colons? Les colons n'arrivaient pas. Quelques années après le parachèvement de cette voie ferrée, la compagnie qui exploitait celle-ci fit circuler un train mixte entre Macleod et Edmonton. L'honorable député de Calgary corroborera ce que je dis. Je crois que, durant un certain temps, la compagnie intéressée ne fit circuler qu'un train, de temps à autre, mais ensuite nous eûmes le service de trois trains mixtes par semaine et ce train prenait un jour pour se rendre de Calgary à Macleod, qui sont séparés par une distance de 108 milles. Peu de temps après 1897, on construisit le chemin de fer de la passe du Nid-de-Corbeau. C'est de ce temps que datent l'exploitation des houillères de cette région, la construction de grandes scieries et l'arrivée d'étrangers nombreux attirés au Canada par la politique d'immigration inaugurée par le gouvernement libéral. Nous avons vu alors d'immenses trains chargés de bois marchand descendre des scieries de la passe du Nid-du-Corbeau pour approvisionner de cet article les colons des provinces des prairies.

Tels sont les principaux événements qui se sont déroulés depuis le jour où le gouvernement libéral livra ces vastes territoires de l'Ouest à la colonisation; et je dois ajouter que si ces territoires sont aujourd'hui peuplés et mis en valeur, si l'industrie agricole y a pris un aussi puissant essor, le mérite en revient au parti libéral et non pas aux conservateurs. Si l'on s'en était tenu au programme conservateur d'avant 1896, la population agricole de l'Alberta ne fût pas devenue assez nombreuse pour fournir la députation d'un millier de cultivateurs qui s'est transportée à Ottawa, et à laquelle l'honorable député d'Essex-nord faisait allusion l'autre soir. Je le répète, m'eût été la politique de progrès des libéraux, les provinces de l'Ouest ne compteraient pas un aussi grand nombre de cultivateurs.

Je me reporterai maintenant à certaines observations des honorables représentants de Brantford (M. Cockshutt) et de Brockville (M. Webster). Le représentant de Brantford sait parfois s'exprimer en un langage énergique. Je me rappelle lui avoir entendu dire, à une autre session, que s'il arrivait jamais malheur à la flotte britannique, les Etats-Unis braqueraient leurs canons sur le Canada.

M. COCKSHUTT: L'honorable député aurait-il l'obligeance de me dire quand j'ai tenu un tel langage?

M. WARNOCK: Je n'ai pas la date sous les yeux.

M. COCKSHUTT: Je crois que mon honorable ami la trouvera difficilement.

M. WARNOCK: J'ai fait une observation semblable à la dernière session, au cours du débat sur la marine de guerre, et mon honorable ami ne l'a pas relevée.

M. COCKSHUTT: C'est sans doute que j'étais absent. Je ne crois pas que l'honorable député puisse démontrer que j'aie jamais tenu un tel langage; il devrait donc s'abstenir de me l'attribuer.

M. WARNOCK: Si l'honorable député affirme que ce n'est pas exact, force me sera bien de m'en tenir à sa parole; mais j'aurai soin de me renseigner là-dessus. Au cours du présent débat, il a pris la parole et fait l'observation suivante que je relève à la page 2756 du compte rendu des Débats:

> Que l'honorable député (M. Turriff) me permette de lui dire comment ses amis les Américains en useront à son égard s'il vient jamais à leur tomber entre les mains; car lorsqu'il s'agit de relations avec l'Oncle Sam, il faut avoir soin, on le sait, de porter une cotte de mailles et une armure.

M. FOSTER: Il parlait au figuré.

M. COCKSHUTT: Je faisais allusion aux relations de commerce.

M. KNOWLES: On le verra peut-être bientôt se lancer dans la fabrication des armements.

M. WARNOCK: C'est sans doute en prévision de l'établissement de quelque fabrique d'armements que le ministre des Finances a décidé d'imposer un droit sur l'acier en barres. Si le représentant de Brantford dit vrai, le nombre doit être très considérable des cultivateurs qui portent la cotte de mailles, puisque dans les provinces de l'Est, dans l'Ontario notamment, aussi bien que dans celles de l'Ouest, le volume des exportations aux Etats-Unis devient chaque mois de plus en plus important, et que les cultivateurs n'ont pas l'air de trouver cela désagréable. Si mon honorable ami se donnait la peine d'interroger les Américains qui sont venus acheter du bétail dans l'Ontario l'automne dernier, ces gens lui répondraient sans doute que ce sont les Américains qui devraient avoir soin de porter une cotte de mailles

quand il s'agit de faire affaires avec les naïfs cultivateurs de l'Ontario. Les Américains qui, l'automne dernier, sont venus acheter du bétail d'engrais dans cette province ont pu constater qu'on leur avait vendu des vaches épuisées dont l'exportation ne faisait rien perdre au Canada. L'honorable représentant de Brockville (M. Webster) admettra, je crois, que parmi les animaux ainsi vendus aux Américains, il se trouvait beaucoup de vaches épuisées, d'animaux peu propres à l'engrais.

M. WEBSTER: Je serais bien aise que l'honorable député pût, en se reportant aux Débats, m'indiquer quelque allusion que j'aurais faite à ce sujet. Il pourrait peut-être relever cette allégation dans le discours du représentant de Châteauguay (M. Morris).

M. WARNOCK: Je n'attribue pas cette assertion à mon honorable ami; je dis simplement qu'il ne contesterait pas ce que je viens d'avancer. Certes, jamais je n'oserais causer le moindre désagrément à un homme d'aussi grande réputation que le représentant de Brockville. Des Américains qui sont venus, l'automne dernier, acheter des bestiaux dans les provinces d'Ontario et de Québec, il en est un grand nombre qui sont obligés de revendre ces animaux à perte. Je le répète, l'acheteur américain n'a pas toujours le dessus quand il a affaire à quelque rusé cultivateur de l'Ontario.

Au moment où l'honorable député de Brantford parlait du marché anglais, mon honorable collègue de Rouville lui fit cette question:

M. LEMIEUX: Et nos bestaux?

M. COCKSHUTT: Je ne crois pas que nous ayons beaucoup de bétail à y exporter à l'heure actuelle. Nos viandes se vendraient peut-être à un prix rémunérateur en Grande-Bretagne, mais à en juger par les prix qui prévalent en ce moment au Canada, chacun admettra, je crois, qu'il vaut mieux garder le bétail pour notre propre consommation.

Voilà qui est très bien dit, mais assez peu pratique. Nous exportons un animal en Angleterre contre mille aux Etats-Unis. A quoi cela tient-il? A ce que les Américains nous en donnent un prix plus rémunérateur. Autrefois, nous exportions beaucoup de bestiaux en Angleterre, mais les temps sont changés—et pourquoi? Depuis un certain nombre d'années, les éleveurs de l'Ouest expédient la majeure partie de leur bétail aux Etats-Unis où, en dépit du droit à acquitter, ils réalisent un bénéfice très satisfaisant; c'est ce qu'ils continuent de faire. S'ils avaient eu affaire aux acheteurs canadiens, ils n'auraient obtenu que 60 p. 100 de la valeur de leurs animaux. Nous avons exporté ces bestiaux aux Etats-Unis en dépit des machinations du trust canadien du bœuf de Winnipeg. Ce trust ayant reservé quelquefois tous les wagons à bestiaux du Pacifique-Canadien, force nous fut de conduire les animaux à la frontière et, de là, les faire transporter aux abattoirs des Etats-Unis par les chemins de fer américains. Tels sont les faits.

Répondant à mon honorable collègue d'Assiniboïa (M. Turriff), l'honorable représentant de Brantford a encore fait cette observation:

Expédiez votre bétail aux Etats-Unis, dès que vous aurez commencé à vous y créer un débouché, on s'empressera de vous le fermer au moyen de la quarantaine et des épreuves relatives à la tuberculose. Mon honorable ami n'aurait pas exporté de blé aux Etats-Unis, pendant deux mois, que les Américains commenceraient déjà à le déclarer atteint de rouille ou mal classifié.

Mais quand il s'agit d'entraver l'exportation du bétail canadien, qu'est-ce que l'attitude des Etats-Unis à côté de celle de la Grande-Bretagne? Depuis plus de vingt ans l'importation du bétail sur pied provenant du Canada est interdite en Angleterre. C'est sans juste raison, je le proclame, que notre bétail se trouve exclu du marché anglais. Les animaux que nous exportons en Angleterre doivent être abattus au port de débarquement. Cette interdiction fut décrétée à une époque où la pleuropneumonie sévissant au sein du bétail américain, les autorités anglaises crurent avoir découvert que quelques animaux de provenance canadienne étaient atteints de cette maladie.

Les Etats-Unis et le Canada, se dirent-elles, n'étant séparés que par une ligne imaginaire, il s'ensuit que si le bétail américain est malade, celui du Canada ne peut manquer de l'être également. Le Gouvernement canadien eût beau charger des inspecteurs d'aller autopsier nombre d'animaux abattus en Angleterre, jamais il ne lui arriva de constater un seul cas de maladie. Et puis, quand les cultivateurs de l'Ecosse et les engraisseurs anglais demandèrent par voie de pétition le relèvement de cette interdiction, le gouvernement anglais leur répondit par un refus catégorique et persista dans l'attitude dont il ne s'est jamais départi depuis. Voilà encore une raison qui fait que notre bétail s'exporte en si grande quantité aux Etats-Unis. Cette interdiction était absolument injustifiable, et si l'honorable député de Brantford mettait un instant de côté son impérialisme pour envisager la situation au point de vue pra-

tique du cultivateur, cela le garderait d'une multitude d'erreurs.

Quant au représentant de Brockville (M. Webster), il trouve fâcheux que l'on ait expédié aux Etats-Unis un aussi grand nombre d'animaux d'engrais—faisant plus particulièrement allusion, sans doute, au bétail provenant des provinces d'Ontario et de Québec. J'ai fait voir que le Canada n'a rien perdu à l'exportation d'un grand nombre de ces animaux d'engrais; cet avis est celui des commissaires du bétail sur pied et d'autres personnes bien informées. Je crois que c'eût été une bonne aubaine pour l'industrie canadienne du bétail si certains cultivateurs de l'Ontario et de Québec avaient pu expédier tout leur bétail aux Etats-Unis pour acquérir ensuite des troupeaux sains.

M. WEBSTER: Ceci n'est pas exact en ce qui concerne la province d'Ontario.

M. WARNOCK: Si mon honorable ami veut bien patienter un peu, je ne tarderai pas à le renseigner. Je parle en parfaite connaissance de cause. Voici ce que disait l'honorable député:

De quoi se compose ce bétail? De jeunes animaux d'un an ou deux. Nos cultivateurs ont commis une faute. Ils plaçaient jusqu'à trente-cinq ou quarante animaux dans un même wagon et nous avons expédié hors du pays je ne sais combien de wagons chargés de bétail. Aujourd'hui, nombre de cultivateurs regrettent d'avoir vendu ces animaux dont ils pourraient obtenir un prix beaucoup plus rémunérateur au pays même, dans la Saskatchewan ou la Colombie-Anglaise.

Est-ce bien là ce que disait mon honorable ami?

M. WEBSTER: Oui.

M. WARNOCK: Eh bien, je vais démontrer que les cultivateurs de l'Ontario ne pourraient pas vendre leur bétail à un prix plus rémunérateur. L'honorable député n'est peut-être pas sans savoir—s'il l'ignore, d'autres le savent—que les Américains ont donné de ces animaux d'engrais un prix plus élevé que celui qu'aucun acheteur canadien n'aurait offert. Ceux d'entre nous qui, vers la même époque, achetaient des bestiaux dans l'Ontario par l'entremise d'agents, se les faisaient expédier dans l'Ouest; mais quand ils furent rendus dans l'Alberta, nous en fûmes tellement désappointés que nous ne voulûmes pas en acheter davantage. Ceci se passait au moment où le tarif Underwood allait entrer en vigueur. Nos agents de l'Ontario nous annoncèrent par dépêche que le droit était aboli et qu'ils pourraient réaliser un gros bénéfice en vendant les bestiaux aux acheteurs américains qui étaient déjà rendus sur les lieux.

Nous leur avons télégraphié de vendre, et ils ont vendu le bétail à des acheteurs américains. Il valait plus pour eux que pour nous. L'honorable député de Brockville dit que ce bétail aurait pu être expédié en Colombie-Anglaise ou en Saskatchewan. Voyons cela. Je ne désire pas laisser croire que la tuberculose domine dans Ontario et dans Québec, mais il y en a plus qu'il n'en devrait y avoir. Le ministre admettra que c'est là un des plus graves problèmes qu'il ait à résoudre avec son commissaire du bétail. Voyons quelle est la situation en Colombie-Anglaise. Je désire simplement citer quelques extraits du dernier rapport de M. Richardson, secrétaire de la Alberta Cattle Breeders' Association:

Une des conditions les plus importantes, touchant l'élevage des bestiaux, s'est produite dans le cours des deux dernières années, comme résultat de la défense d'importer en Colombie-Anglaise des bestiaux venant d'autres parties du Canada, sans une inspection préalable satisfaisante sur la tuberculose.

M. BURRELL: Dit-on cela sans explication?

M. WARNOCK: Permettez-moi de continuer:

Cette menace s'est plus fortement affirmée auprès du soussigné durant les jours derniers, à la suite d'une forte consignation de bestiaux ontariens pour la Colombie-Anglaise. L'expéditeur ne savait pas que le bétail était sujet à une inspection vétérinaire pour la tuberculose, avant l'arrivée de sa consignation à Calgary, où l'examen a été fait. Presque tous les bestiaux, virtuellement, ont donné la réaction de la tuberculose, et ont été vendus localement dans l'Alberta.

La résolution suivante a été adoptée à la dernière assemblée annuelle:

Je suppose que c'est l'assemblée de la Alberta Cattle Breeders' Association.

Que l'on fasse requête au Gouvernement fédéral pour faire appliquer en Alberta les mêmes règlements qu'en Colombie-Anglaise au sujet de l'inspection pour la tuberculose de tous les animaux pur sang entrant en Alberta, et pour que l'inspection s'applique aux vaches laitières classifiées importées dans la province aussi bien qu'aux pur sang.

Quelle que soit la meilleure méthode de résoudre cette question dans l'intérêt général du Dominion, l'existence d'une semblable inspection dans la Colombie-Anglaise rend absolument obligatoire l'établissement d'une même inspection en Alberta; et il n'y a pas de doute que lorsque cette règle sera mise en vigueur en Alberta les habitants de la Saskatchewan comprendront immédiatement l'importance du problème.

M. Richardson lit des communications de l'honorable Duncan Marshall, ministre de l'agriculture, démontrant que le département était déterminé à faire tout son possible pour assurer le succès de ces inspections et ainsi de protéger la population contre la contamination par la tuberculose.

M. BURRELL: Permettez-moi de vous faire remarquer que la justification de ce fait est que la Colombie-Anglaise, au contraire de l'Alberta, possède dans ses statuts une loi qui prescrit la destruction, avec compensation, de tous les animaux ayant la tuberculose bovine; par cette loi, on a réduit à deux pour cent environ la tuberculose, et c'est ce qui fait la différence dans cette province. C'est la seule province du Dominion qui l'ait fait.

M. WARNOCK: Je crois que l'Alberta fait aussi des démarches dans ce sens. Je sais que dans la ville de Calgary et dans d'autres villes, toutes les vaches laitières sont inspectées; l'on a trouvé un grand nombre de ces vaches infectées de tuberculose, et l'on ne permet pas la vente de leur lait.

M. BURRELL: Il n'y a pas de compensation?

M. WARNOCK: Il n'y a pas de compensation, mais il est illégal pour un laitier de vendre le lait d'un animal tuberculeux. Ce sont là des sujets que je veux toucher à la suite des déclarations de l'honorable député de Brockville (M. Webster), et c'est là une situation que les cultivateurs de Québec et d'Ontario devront bientôt envisager. J'ai entendu, sur cette question, des remarques faites par l'honorable député de Brockville et l'honorable député de Dufferin (M. Best) au comité d'agriculture; tous deux semblent s'opposer fortement à l'application de l'essai de la tuberculine, mais je vous assure qu'il faut que cela vienne. C'est l'un des gros problèmes qui se présentent au ministre de l'Agriculture aujourd'hui, et je crois qu'avec son directeur général vétérinaire il prend les mesures voulues pour remédier au mal; du moins j'espère qu'ils prendront ces mesures.

Les provinces de l'Ouest ne sont pas prêtes à accepter les rebuts de l'Ontario, et avant de le faire nous agirons comme par le passé: nous irons au Mexique, nous importerons nos bestiaux de ce pays, et nous paierons les droits d'entrée. Un habitant de l'Alberta-sud est allé au Mexique, il y a quelques semaines, mais à cause des troubles il n'a pu acheter de bestiaux. Cependant, des milliers de têtes de bétail ont été importées du Mexique depuis quelques années, et nous en importerons davantage; ce bétail s'adapte bien à notre climat, et il ne réclame pas grand soin pendant l'hiver.

Pour ce qui est de la franchise sur le blé, j'ai déjà exprimé mon opinion dans cette Chambre, mais je voudrais ajouter ceci: l'autre jour, j'ai entendu l'honorable député de Brandon (M. Aikins) se déclarer heureux que le ministre des Finances ait laissé quelque espoir que cette franchise viendrait. Tout de même, je crois que l'honorable député éprouvera de graves difficultés à persuader ses électeurs que le ministre des Finances n'a pas complètement fermé la porte à la franchise sur le blé. Je doute fort que l'honorable député de Brandon soit au courant des intentions du ministre des Finances. Je crois que nous obtiendrons le blé libre avant les élections, et si nous l'obtenons, je crois que nous le devrons aux efforts du ministre des Travaux publics (M. Rogers). Comme je l'ai déjà dit, cet honorable ministre sait apprécier la valeur des votes et il ne désire pas voir les provinces de l'Ouest voter en bloc solide contre le gouvernement conservateur. C'est pourquoi il fera toute la pression nécessaire sur le ministre des Finances, avant les élections, afin que ce dernier se prononce en faveur de la franchise sur le blé.

Sur la question des instruments agricoles, depuis que le député de Moosejaw (M. Knowles) a proposé, en amendement, la franchise sur ces instruments, nous avons entendu un grand nombre de déclarations des conservateurs qui ont parlé dans cette Chambre aussi bien que de ceux qui ont parlé en dehors, des déclarations faites par les journaux conservateurs à l'effet que la réduction des droits sur les instruments agricoles accordés dans le présent budget est plus profitable à l'agriculteur de l'Ouest que ne l'aurait été la réciprocité telle que proposée en 1911.

J'ai étudié cette question très attentivement, j'ai pesé les chiffres, les prix coûtants, les droits, l'évaluation des douanes, et j'ai fait aussi quelques comparaisons avec les droits mentionnés dans le pacte de réciprocité. Il est estimé que l'outillage ordinairement nécessaire à un homesteader, en instruments agricoles, vaut en moyenne, $1,200, et avant la réduction qui vient de s'opérer, il payait exactement $153 de droits sur son outillage. Sous la réciprocité, ce montant de $153 aurait été réduit à $124, soit une économie de $29.42. Mais avec la réduction accordée par le présent budget, le montant de cette économie est réduit à $7.50

au lieu de $29.42 qu'il aurait été sous la réciprocité. Depuis que l'honorable député de Moosejaw a proposé son amendement, j'ai vu dans les journaux de l'Est des allusions aux cultivateurs de l'Ouest que l'on décrit dans ces journaux comme essayant d'échapper aux taxes. L'honorable député d'Ontario-sud (M. Smith) nous a dit cet après-midi que la franchise sur les instruments agricoles ne serait d'aucun profit aux colons, mais cela épargnerait $150 à chaque colon, ce qui veut dire beaucoup pour lui; c'est une marge qui est suffisante pour faire la ligne de démarcation entre le succès et la faillite du colon.

Je dois parler de nouveau de la cotte de mailles et de l'armure étincelante dont a parlé l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) et je dois dire que s'il y a un homme au Canada ayant besoin d'une cotte de mailles, c'est le cultivateur de l'Ouest, quand il vient en contact avec le manufacturier de l'Est pour l'achat de ses instruments agricoles; et, pour prouver cela, je vais raconter quelques faits qui se sont possés dans ma région au cours de l'an dernier.

Depuis quelques années, les manufacturiers d'instruments agricoles et leurs agents sont très mal vus dans l'Alberta et, je crois aussi, dans la Saskatchewan. Je puis mentionner un fait particulier qui s'est passé en novembre dernier. On a saisi à un jeune cultivateur un attelage qui lui avait coûté $500 l'année précédente, et cet attelage a été vendu aux enchères par une compagnie d'instruments agricoles, pour payer un compte de $205. Je vais donner un autre fait. Un cultivateur venu des provinces de l'Est, il y a sept ou huit ans, avec des capitaux considérables, s'était établi dans l'Alberta. Il a eu un certain succès pendant un ou deux ans, puis il acheta des batteuses, des charrues et autres instruments et se mit ainsi entre les mains des manufacturiers. Il a été expulsé de chez lui en novembre dernier, et huit ou dix de ses chevaux ont été vendus à moins de soixante pour cent de leur valeur.

M. CURRIE: La franchise sur les instruments aurait-elle pu prévenir cela?

M. WARNOCK: Si les cultivateurs avaient le privilège de choisir leurs fournisseurs, ils n'achèteraient rien d'un fabricant d'instruments agricoles qui les traite de cette manière. Il aurait une autre chance; il aurait les bénéfices de la concurrence. Voilà les récriminations que l'on entend tous les jours dans l'Ouest, non seulement dans l'Alberta, mais dans la Saskatchewan aussi. Je désire lire ici quelques passages d'un discours de M. J. A. Maharg, président de la treizième convention annuelle de l'association des producteurs de blé de la Saskatchewan, à Moosejaw, le 11 février 1914. M. Maharg a dit:

Pourquoi les cultivateurs sont-ils pauvres?

Quoi que cette année nous ait donné une récolte abondante d'une qualité supérieure dans la plus grande partie de la province, nous sommes forcés d'admettre que la condition financière d'un grand nombre de cultivateurs de la Saskatchewan est moins que satisfaisante. On ne devrait pas permettre l'existence de telles conditions là où la justice et la loyauté devraient être la règle de tous ceux avec qui les cultivateurs font affaire.

Il cite quelques cas et continue:

La part que je prends dans le mouvement, surtout dans la compagnie coopérative des élévateurs, me met en contact plus intime avec la situation financière des cultivateurs que probablement toute autre personne dans la Saskatchewan. J'ai fait une enquête sérieuse à ce sujet, et presque inévitablement j'ai découvert que des cas de gêne financière réelle étaient causés par les compagnies d'instruments aratoires qui forçaient la rentrée de leurs comptes. Je considère qu'elles ont agi avec une grande injustice, qu'elles ont fait perdre aux cultivateurs de la province au moins $6,000,000 sur la vente de leur grain, et qu'elles sont indirectement responsables du chômage de milliers de personnes. C'est une question qui intéresse d'une façon vitale tous les habitants de la province quelles que soient leurs occupations, car la prospérité de tous dépend entièrement de la prospérité des cultivateurs.

Vente hâtive et chômage.

Dans mon discours, il y a deux ans, vous vous rappellerez que j'ai dit que si toute la récolte d'une année était mise sur le marché pendant les quelques mois de l'automne, le résultat serait que des milliers d'employés des compagnies de transports n'auraient plus de travail ensuite. La chose que je prévoyais alors arrive aujourd'hui, et à cause de ses repercussions multiples, que tous les citoyens de la province, quelle que soit leur occupation, devraient s'unir dans un effort commun pour surmonter la difficulté.

Changement de l'échéance des billets aux compagnies d'instruments aratoires.

Nous avons essayé à avoir une conférence avec l'association des manufacturiers afin de voir, si, entre autres choses, il ne serait pas possible de changer la date de l'échéance des billets donnés par les cultivateurs aux compagnies d'instruments aratoires, afin qu'ils ne soient pas forcés de vendre leur grain aussi vite. Cependant, nous n'avons pu, jusqu'à ce jour, réussir à avoir cette conférence. Si nous ne réussissons pas à changer l'échéance des billets, il n'y aura qu'une seule chose à faire, ce sera d'agir nous-mêmes.

J'ai déjà mentionné que les cultivateurs là-bas forment des associations coopératives pour se protéger mutuellement.

Cela prendra probablement beaucoup de temps, mais nous pouvons y parvenir si nous savons comment nous y prendre. Je porte un grand intérêt à cette question, car certains faits dont j'ai eu connaissance dernièrement sont tout simplement révoltants.

Je puis corroborer ce que le président Maharg dit ici.

M. BRADBURY: Quel remède pourriez-vous apporter?

M. WARNOCK: Ne croyez-vous pas que l'admission en franchise des instruments aratoires nous aiderait?

M. BRADBURY: Non.

M. WARNOCK: Je crois que ce serait une aide. Dans le province d'Alberta on s'est occupé quelque peu à chercher un remède.

A sa dernière session, la législature provinciale a adopté une loi des machines, et je désire montrer quel a été son effet. Un de mes électeurs dont la récolte promettait beaucoup l'été dernier acheta, sur les instances d'une manufacture d'instruments aratoires, une petite machine à battre. Plus tard, comme sa récolte ne s'annonçait pas aussi bien, cet homme commença a craindre et annula sa commande. Croyez-vous que la compagnie consentit? Non, elle expédia la machine à battre à la gare du cultivateur, lui demanda une hypothèque sur sa terre. J'avais moi-même vendu à ce cultivateur le quart de section qu'il cultivait, et c'est de cette façon que j'ai été mis au courant de la chose. La compagnie me télégraphia pour savoir combien ce cultivateur me devait sur sa terre. Le cultivateur refusa d'accepter la machine à battre et donna ordre à un avocat de signifier le refus à la compagnie pour les raisons mentionnées dans la loi d'instruments aratoires de l'Alberta. La compagnie fit revenir promptement la machine et n'en parla plus.

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

Reprise de la séance.

M. WARNOCK (Macleod): Lorsque la séance a été levée à six heures je finissais justement mes observations sur les instrument aratoires, et maintenant je veux dire quelques mots au sujet de l'augmentation des droits sur les tiges en acier et autres articles. Mais je veux d'abord m'occuper de l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) qui a mis en doute certaines paroles que je lui ai attribuées. Je n'avais pas le hansard à ce moment-là, mais je l'ai consulté depuis, et je désire citer exactement ce que l'honorable député a dit. Je trouve ces paroles dans le débat du 16 janvier 1913. L'honorable député répondait à M. Pugsley:

[M. Warnock.]

Qu'a fait le Gouvernement dont mon honorable ami était membre? D'après le traité Rush-Bagot, les Américains avaient droit d'avoir sur les Grands lacs deux vaisseaux de guerre d'environ 100 tonneaux chacun, mais en vertu de la permission qui leur a été accordée par le gouvernement Laurier ils ont fait passer par nos canaux neuf vaisseaux de guerre, dont quelques-uns sont de 1,300 tonneaux au lieu de 100.

M. PUGSLEY: Des vaisseaux écoles.

M. COCKSHUTT: Mais leurs canons seront prêts à tirer sur nous, et nous n'aurons pas un seul navire pour nous défendre en cas de troubles.

Je ne me trompais donc pas au sujet de ce que j'ai attribué à l'honorable député. Venons-en maintenant au changement dans les droits sur l'acier. J'ai reçu, monsieur l'Orateur, plusieurs lettres de personnes s'opposant fortement aux primes ou à tout tarif sur l'acier. Mais le ministre des Finances a jugé à propos d'élever les droits, et dans l'Ontario on est d'avis que cela aura pour effet d'augmenter matériellement le prix du clou et de plusieurs autres articles à l'usage des cultivateurs et des colons canadiens. J'ai lu ces jours derniers l'exposé financier de la compagnie d'acier, qui profitera beaucoup, comme on le sait, de ces changements dans le tarif. Cet exposé donne les affaires et les profits que la compagnie a faits pendant l'année, et il démontre que cette augmentation dans les droits sur les tiges et autres articles en acier n'est pas nécessaire, car la compagnie a fait de bons profits pendant l'année et ses affaires vont bien.

Au sujet de la question du Canadien-Nord, je concours dans ce qu'a dit l'autre jour l'honorable député de Medecine-Hat (M. Buchanan), mais je veux bien attendre que le Gouvernement fasse connaître sa proposition à ce sujet, et alors j'essaierai de juger la question à son mérite. Il n'y a aucun doute que nous avons besoin de plus de chemins de fer dans l'Ontario, et la compagnie du Canadien-Nord se propose de construire plusieurs lignes dans l'Alberta et dans la Saskatchewan, si elle ne les construit pas nous serons probablement obligés d'attendre longtemps avant que d'autres compagnies les construisent. M. J. A. Calder, ministre des chemins de fer dans le gouvernement de la Saskatchewan, a donné une interview à un journal de Toronto le 11 courant, et je désire rapporter ce qu'il a dit sur cette question:

Ceux qui parlent de faire halte et d'arrêter toute construction de chemin de fer ne connaissent pas du tout la situation, dit-il. Ces lignes sont nécessaires non pour ouvrir un territoire nouveau, mais pour donner des facilités de chemins de fer aux colons qui se sont établis sur les terres il y a déjà plusieurs années. La décision de la commission des chemins de fer au

sujet des taux de transports indique clairement la nécessité urgente de construire ces embranchements. A moins que cela ne soit fait, non seulement l'établissement et le développement du pays seront retardés, mais des milliers de cultivateurs qui sont complètement découragés plieront bagage et quitteront le pays. Telle est la situation réelle, situation dans laquelle l'est du Canada est tout autant intéressé que l'Ontario. Si nous voulons conserver ce que nous avons, et si nous voulons que l'étendue en culture augmente dans les proportions que nous devons espérer, il est absolument nécessaire que ces lignes de chemins de fer soient construites à travers tous les grands établissements dans l'Ontario où les cultivateurs sont obligés de charroyer leur grain à des distances de plus de dix à douze milles pour atteindre le marché. Lorsque ce charroyage atteint vingt milles, la culture du grain devient improfitable; et les cultivateurs ne la continueront pas.

M. Calder parlait particulièrement de la Saskatchewan, mais les conditions dans l'Alberta sont à peu près les mêmes. Cependant, ainsi que je l'ai dit, je veux bien attendre que le Gouvernement fasse connaître sa politique au sujet du Canadien-Nord et je jugerai alors sa proposition à son mérite.

Sur la question d'immigration, M. Calder a fait aussi certaines remarques que je désire faire connaître à cette Chambre:

Bien que l'Ouest ait reçu sa part des nouveaux arrivants au Canada, la proportion de ceux qui s'établissent sur des terres est comparativement petite.

La tendance à encombrer nos villes augmente toujours, et il en résulte un état de choses qui n'est pas sain ni désirable, sans compter que le développement agricole, la grande force du pays, est plus ou moins à l'état stagnant.

Ces remarques sont également applicables à l'Alberta. Cette province a reçu aussi un bon nombre d'immigrants, mais une petite proportion seulement s'établit sur des terres. Il est cependant de la plus haute importance que nous ayons des colons qui sauront faire fonctifier leurs terres, dont les récoltes et l'augmentation de l'étendue en culture serviront à nourrir les nombreux villages, et villes, qui ont surgi dans l'Ouest. A mon avis, ce n'est qu'en donnant aux cultivateurs de l'Ouest un marché plus grand pour leurs produits, non seulement pour le blé, mais aussi pour l'avoine, l'orge et le lin, et en leur permettant de faire un profit sur leur capital et sur leur travail, qu'on les encouragera à rester sur la terre. Beaucoup de personnes dans l'Est nous ont conseillé de faire de la culture variée. Mais ceux qui nous donnent ce conseil oublient que des grandes étendues de l'Ouest ne sont pas propres à cette culture. Cela est dû peut-être à la rareté de l'eau, ou à d'autres raisons, mais un grand nombre de nos terres ne sont pas propres à l'élevage des animaux ou à la culture variée. Il faut qu'il y ait toujours un surplus de blé ou autre grain pour l'expédition en dehors du pays, et il faut trouver un marché pour cela. Je suis convaincu, et je me fais l'écho des cultivateurs de l'Ouest, lorsque je dis que l'on doit chercher ce marché au sud de la frontière. Plusieurs honorables députés de la droite ont essayé d'amoindrir la valeur du marché des Etats-Unis. Or, je me contenterai de montrer les bénéfices que ce marché nous a donnés dans les quelques mois derniers sur un seul article. Cet extrait a été pris dans les journaux et est substantiellement correct:

A la suite de l'abolition du tarif douanier des Etats-Unis, les éleveurs de moutons du sud de l'Alberta ont vendu leur laine de 1914 à une moyenne de trois ou quatre cents de plus qu'ils auraient pu la vendre aux acheteurs canadiens. Une maison de Boston a acheté un million et quart de livres de laine qu'elle a payé $215,000, ce qui est $80,000 de plus que la somme payée par les acheteurs canadiens pour presque la même quantité de livres l'année dernière.

M. MORPHY: Pour quelle raison, s'il vous plaît, le gouvernement américain a-t-il aboli le droit sur la laine?

M. WARNOCK: Probablement parce qu'il l'a voulu.

M. MORPHY: N'en pourrait-il pas être ainsi par rapport au blé?

M. WARNOCK: Je vais expliquer cela. Le minotier américain ne veut pas de notre blé à d'autres conditions que celles d'aujourd'hui. Si le cultivateur américain achète du blé au Canada pour le moudre et l'exporter, il se fait remettre quatre-vingt-dix-neuf pour cent sur la farine exportée, et se trouve aussi bien que si le blé était exempt de droit. Il dit au cultivateur canadien: comme il y a un droit de dix cents par boisseau sur ce produit, vous allez être obligé de réduire votre prix de dix cents. Les grands paqueteurs américains ne veulent plus de nos animaux, c'est le petit paqueteur indépendant de Seattle, de Tacoma et des autres villes de l'Ouest qui achète nos cochons et nos bestiaux. Si notre blé pouvait entrer aux Etats-Unis sans acquitter de droit, le petit commerçant viendrait l'acheter et nous aurions le dessus sur le grand minotier américain. Celui-ci obtenant aujourd'hui une remise de quatre-vingt-dix-neuf est mieux qu'il ne le serait si le droit était aboli, et il combattrait le président des Etats-Unis s'il

se proposait de l'abolir. Nombre de cultivateurs de mon comté expédient aux Etats-Unis du blé, de l'orge et du lin et réalisent, de cette source, de jolis profits, bien qu'ils aient des droits à payer. Ces profits seraient beaucoup plus considérables s'il ne fallait pas payer de droits. Voilà pourquoi nous voulons avoir libre accès au marché des Etats-Unis, et je pense que si le gouvernement américain ne nous l'a pas encore accordé, c'est à cause de l'opposition des minotiers américains.

M. W. G. WEICHEL: (Waterloo-nord): Monsieur l'Orateur, il m'arrive rarement d'adresser la parole, et si je le fais aujourd'hui, c'est que j'obéis à un sentiment profond du devoir et de la responsabilité qui m'incombe à l'égard du comté que je représente et du pays que je sers.

Aussi ai-je bien songé à ce que je devais dire au sujet de la politique fiscale du Canada, et j'espère que mes remarques feront reconnaître en moi un homme qui a passé toute sa vie au Canada et observé avec une satisfaction mêlée d'orgeuil le progrès que le pays a fait, et qu'elles seront accueillies comme étant l'expression de l'opinion honnête et réfléchie d'un homme d'affaires canadien.

J'ai écouté l'exposé budgétaire de l'honorable ministre des Finances avec beoucoup d'attention et de plaisir, et je félicite l'honorable ministre de s'y être montré si optimiste. En dépit d'un léger revers et de sombres prédictions, les rapports établissent que notre commerce a encore dépassé le chiffre d'un billion de piastres. Voilà un fait dont se réjouit tout Canadien ayant confiance en l'avenir. Nous avons subi l'épreuve et nous allons tous profiter des leçons qui s'en dégagent. La bonne administration, l'économie, l'adoption de bons principes et de bonnes méthodes d'affaires, le désir de nos banques de favoriser les entreprises raisonnables vont influencer notre prospérité future et nous faire espérer que le cauchemar du malaise financier n'existera bientôt plus qu'à l'état de vague souvenir.

Avant de venir siéger ici, je ne savais trop que penser des déclarations des députés au sujet de notre politique fiscale; en lisant les journaux, je suis souvent arrivé à conclure que les insinuations faites à l'égard de certains d'entre eux étaient frivoles et injustes. C'était là des illusions qui se sont tristement évanouies depuis que j'ai écoûté les discours de l'opposition, dont plusieurs membres font moins de cas du libre-échange que je n'en fais moi-même. Ils disent que, de 1896 à 1911, la Providence fut du côté du parti libéral, et ils déplorent sur tous les tons la chute de ce parti. A un banquet donné à Berlin en son honneur, celui qui fut mon adversaire à l'élection de 1911, déclarait avec exaltation que sous le règne des libéraux on n'entendait pas les sifflets ni les cloches des manufactures à huit heures le matin ni à cinq heures le soir, et il blâmait le Gouvernement actuel et sa politique fiscale. Mais, monsieur l'Orateur, la prospérité qui a régné de 1896 à 1911 était-elle due au libre-échange ou bien à la protection?

Les libéraux ont-ils abaissé les droits dans bien des cas? Certes, non, et leur prévoyance leur a valu quinze années de pouvoir. Quand sont-ils tombés? Quand la mouche du libre-échange est venue les piquer et commencer son œuvre néfaste. Le peuple les chassa ignominieusement du pouvoir et ils ne purent répondre aux espérances qu'avait fondées sur eux l'école de Manchester.

Un des nombreux points importants sur lesquels a roulé le discours de l'honorable ministre des Finances, c'est l'entrée en franchise du fil à clôture n° 9. J'en parle et je félicite l'honorable ministre du changement qu'il a fait à cet égard, parce que j'en comprends toute la portée, le commerce que je fais chez moi comprenant cet article. Pour mesurer le diamètre du fil à clôture, les inspecteurs de douane se servent d'un appareil formant diamètre de 144 millièmes de pouce pour le fil n° 9, et de 128 millièmes pour le fil n° 10, soit une différence de seize millièmes. Le fil trop fin pour passer dans l'appareil comme fil n° 10 est classé comme fil n° 9, c'est-à-dire comme étant un de ceux qui n'acquittent pas de droit. Cette différence de seize millièmes de pouce entre les deux catégories permet de fabriquer du fil n° 9 de différents diamètres et de tout le faire entrer en franchise. Une réduction de 8 à 10 points dans le diamètre du fil signifie une réduction de 8 à 10 p. 100 dans le poids là où on fabrique le fil pour le vendre à la verge. Comme il est difficile, même à l'œil exercé, de distinguer entre le n° 9 et le n° 10, certains commerçants vendent pour du n° 9 le fil américain n° 10 qui a 135 millièmes de pouce et est admis en franchise, comme je l'ai dit. Or, une livre de fil de 144 millièmes de pouce donne 17 pieds et trois quarts de fil, et une livre de fil de 135 millièmes en donne 20 et demi.

Donc moins le fil est gros, moins il pèse et plus il y en a long dans une livre, et c'est ainsi que le cultivateur, croyant en avoir eu pour son argent, sans avoir d'ailleurs les instruments nécessaires pour s'en rendre compte une fois rendu chez soi, se fait voler par le commerçant qui a acheté du fil au poids pour le lui revendre à la verge.

Exiger que, pour être admis en franchise, le fil ait un diamètre se rapprochant plus de celui de 144 millièmes adopté par le Gouvernement canadien, consigné dans ses devis relatifs à la construction du Transcontinental et ne souffrant pas de variation de plus de 2 p.c. au-dessous de l'étalon de mesure comme l'a décidé et établi le Gouvernement actuel, ce ne devrait pas être travailler à la ruine des fabricants de fil à clôture désireux de donner des marchandises répondant à l'annonce qu'ils en font, et cela ne peut que faire du bien au cultivateur, qui, autrement, court le risque de ne pas avoir exactement la qualité de fil désignée sous le numéro 9, quand il achète du fil n° 9. On donne trop de latitude à la réclame, il faudrait lui imposer des restrictions et des lois visant à protéger le public contre ses surprises. C'est ce qu'on a fait en Allemagne.

J'ai dit que je considérais d'un œil optimiste l'avenir du Canada. Je crois à la protection mitigée et je vais profiter de cette occasion pour faire quelques comparaisons entre l'Angleterre libre-échangiste et l'Allemagne protectionniste. Peut-être la députation me tiendra-t-elle au moins compte de lui avoir soumis des données que j'ai recueillies à grande peine et que je vais exposer dans le but non pas de louanger l'Allemagne, mais de faire voir simplement ce que je considère, en toute sincérité, comme étant une grande victoire pour les principes protectionnistes.

Ces faits, auxquels on ne peut absolument se fier, devraient ouvrir les yeux de tous les Canadiens sur le danger du libre-échange, politique qui serait pour nos artisans et pour nos cultivateurs la ruine complète. Il y a quelque temps, un nombre considérable de représentants des sociétés ouvrières d'Angleterre ont parcouru l'Allemagne dans le but de s'assurer si les ouvriers se trouvent mieux d'un régime de protection que d'un régime de libre-échange. Les rapports qu'ils ont faits sont très intéressants et pleins de constatations précieuses. La protection en Allemagne date de 1879. Comparons brièvement la situation industrielle des deux pays d'Angleterre et d'Allemagne depuis 1880.

Les industries les plus fécondes sont au nombre de quatre, à savoir celles des mines, de la fabrication, de la culture et du commerce. De même que l'Angleterre, l'Allemagne exploite principalement ses mines de houille et de fer. Selon l'abrégé statistique de l'extérieur, publié dans les derniers jours de l'automne de 1911, la production dans les deux pays progresse comme il suit:

Production de houille et de lignite.

	Allemagne.	Angleterre.
	Tonnes.	Tonnes.
1880..	59,118,000	146,969,000
1890..	89,291,000	181,614,000
1900..	149,788,000	225,181,000
1909..	217,433,000	263,774,000

Passons maintenant à la production du minerai de fer:

	Allemagne.	Angleterre.
	Tonnes.	Tonnes.
1880..	7,239,000	18,026,000
1890..	11,406,000	13,781,000
1900..	18,964,000	14,028,000
1909..	25,505,000	14,980,000

En 1880, l'Angleterre produisait donc 150 p. 100 plus le houille et 160 p. 100 plus de fer que l'Allemagne. Quel merveilleux changement depuis lors! En 1909, l'Angleterre produisait 60 p. 100 moins de fer que l'Allemagne et, quant à la houille, sa supériorité est tombée à 20 p. 100 pour n'être plus bientôt qu'une chose du passé.

L'Angleterre exporte annuellement 60 millions de tonnes de houille; l'Allemagne, 10 millions seulement. L'Allemagne a donc déjà atteint l'Angleterre pour la consommation de la houille. Comme l'industrie manufacturière existe par l'emploi de la houille, du fer et de l'acier, son importance et, par suite, la prospérité d'un pays ne saurait mieux se mesurer qu'à la consommation qu'elle fait du fer et de la houille et la force de ses machines. Comparez à ce point de vue l'Allemagne avec l'Angleterre.

Houille consommée.

	Allemagne.	Angleterre.
	Tonnes.	Tonnes.
1880..	57,008,000	129,078,000
1890..	90,798,000	152,876,000
1900..	149,804,000	179,083,000
1907..	208,195,000	195,466,000
1909..	206,321,000	198,080,000

Voyons ce qui en est de la production du fer en gueuse:

	Allemagne.	Angleterre.
	Tonnes.	Tonnes.
1880..	2,713,000	7,749,233
1890..	4,651,000	7,904,214
1900..	8,507,000	8,959,691
1907..	12,875,000	10,114,000
1909..	12,645,000	9,532,000

Et maintenant pour la consommation qui s'en fait:

	Allemagne. Tonnes.	Angleterre. Tonnes.
1880..	2,713,000	6,176,000
1890..	4,940,000	6,824,925
1900..	9,106,000	7,705,201
1907..	13,016,000	8,273,000
1909..	12,308,000	8,501,000

En 1880, l'Angleterre consommait donc 72 millions de tonnes de houille de plus que l'Allemagne; en 1909, après vingt-neuf années de protection en Allemagne, l'Angleterre consommait 8 millions de tonnes de houille de plus que l'Allemagne. Après avoir produit, en 1880, 5 millions de tonnes de fonte de plus que l'Allemagne, l'Angleterre, en 1909, en produisait 3,110,000 tonnes de moins.

Pendant les trentes années sur lesquelles porte notre examen et pendant que se septuplait la productivité de ces mines et de ses fabriques, l'Allemagne a marché d'un pas non moins remarquable dans ses entreprises agricoles. Elle produit aujourd'hui deux fois la quantité de pain, de maïs, d'avoine et de pommes de terre, et cinq fois la quantité de sucre qu'elle produisait avant l'établissement de la protection. L'accroissement de sa production de viandes n'est pas moins surprenant que celui de ses récoltes, et il a marché de pair avec sa population. Celle-ci était en 1873 de 41,564,000 habitants et, en 1908, de 62,083,000.

En 1873, l'Allemagne produisait 15,776,702 têtes de bétail et, en 1907, 20,630,544. Après avoir produit 7,124,088 pourceaux en 1873, elle en produisait 22,146,432 en 1907. Ainsi, l'Allemagne qui, de 1873 à 1907, avait vu sa population s'augmenter de 50 p. 100, vit dans le même temps s'accroître de 333 et ⅛ p. 100 le nombre de ses bêtes à cornes et de 200 p. 100 celui de ses pourceaux. Comparons maintenant l'Angleterre avec l'Allemagne à ce point de vue des bestiaux. L'Angleterre, en 1907, ne produisait que 11,630,142 bêtes à cornes et 3,967,163 pourceaux.

La récolte de pommes de terre en Allemagne a atteint, en 1908, l'énorme total de 43,700,000 tonnes; tandis qu'en Angleterre, en 1907, il était de 5,223,973 tonnes, à peu près ce que l'Allemagne a employé pour la semence seulement.

Pendant les trente dernières années, le trafic des chemins de fer allemands s'est accru de plus de 300 p. 100, et celui de ses eaux intérieures, de 400 p. 100. L'Allemagne se rend compte de l'importance du transport à bon marché. Elle a constamment étendu, élargi et amélioré ses voies navigables, tant naturelles qu'artificielles, et elle continue d'année en année à les étendre et à les améliorer. Sa prospérité industrielle est due dans une large mesure au bon marché de ses moyens de transport et au sage développement qu'elle donne à ses voies navigables. La politique que l'on y suit à ce dernier égard a été exposée comme il suit dans une publication officielle qui a paru il y a quelque temps:

> Tout moyen d'abréger les distances qui séparent les centres de production ou de consommation doit être bien accueilli et considéré comme tendant à accroître les ressources dont nous disposons dans notre lutte industrielle contre les pays étrangers.

Quiconque a des marchandises à expédier ou à recevoir, désire que ce soit à bon marché. De là vient que le but d'une saine politique doit être, en ce qui regarde le transport, d'en diminuer autant que possible les frais.

Un pays comme l'Allemagne, assez heureux pour tirer de son propre sol la plus grande partie des matières premières et des vivres qu'il lui faut, occupe la position la plus indépendante et la plus favorable. Grâce au transport à bon marché que lui assurent ses eaux intérieures, ses centres de production et de consommation se trouvent placés aussi près que possible l'un de l'autre. Quand cette politique aura eu son plein épanouïssement, l'Allemagne pourra se passer de beaucoup de produits étrangers, et elle occupera une position bien supérieure à celle de tous ces pays qui ne possèdent pas de semblables moyens de transport. Bien des choses qui, autrefois, étaient pour les pays étrangers une cause de supériorité, comme, par exemple, un meilleur outillage, des salaires moindres, une plus grande fertilité naturelle du sol, sont graduellement annulés, mais ce qui restera, c'est l'avantage d'un système de voies de transport parfaitement organisées.

L'Allemagne protège sa population, non seulement contre un abaissement des tarifs étrangers, mais contre les coups beaucoup plus dangereux qui seraient portés du dedans à sa prospérité. Elle protège donc et favorise ses industries, non seulement par son tarif, mais par une éducation nationale pratique et établissement de moyens de transport sûrs et peu coûteux.

Le Nauticus, annuaire statistique semi-officiel, parle, en 1910, de la prospérité industrielle de l'Allemagne dans les termes qui suivent:

> Pendant le cours des deux dernières décades, la protection industrielle en Allemagne accuse une augmentation naturelle suivie. Cette aug-

[M. Weichel.]

mentation est due moins à des exportations plus considérables qu'à l'importance croissante du marché domestique, c'est-à-dire à un accroissement de la fortune publique.

Dans la production de l'acier, qui est une industrie fondamentale, elle a rapidement atteint l'Angleterre ainsi que le démontrent les chiffres qui suivent:

	Allemagne.	Angleterre.
	Tonnes.	Tonnes.
1880..	624,000	1,342,000
1908..	11,000,000	5,300,000

Ainsi, depuis l'année 1879, qui est celle où l'Allemagne a introduit chez elle la protection, sa supériorité sur l'Angleterre en ce qui regarde l'acier est devenue écrasante.

Règle générale, l'artisan est le meilleur juge de la situation ouvrière d'un pays, et l'extrait suivant d'un rapport de la commission dite Gainsborough qui, au nom des ouvriers, en 1906, fait le tour de l'Allemagne, devra intéresser ceux qui favorisent les principes du libre-échange:

1880 .. .. .. Un fait à l'évidence duquel nous avons dû nous soumettre, c'est que, depuis l'établissement de droits protecteurs en 1879, par le prince de Bismark, l'Allemagne a cessé d'être pauvre; les salaires y ont subi une hausse considérable, les conditions sociales se sont améliorées, les industries ont progressé, son commerce avec l'étranger s'est accru et elle a acquis de nouveaux débouchés aux productions de son industrie sans cesse croissante.

Le changement survenu dans le caractère industriel de l'Allemagne depuis l'établissement de la protection et dans le caractère de son commerce extérieur est particulièrement frappant. Une étude de la nature du commerce entre les deux pays avant l'introduction en Allemagne du régime protecteur montre que celle-ci vendait à l'Angleterre les produits de son sol et y achetait les objets manufacturés. En d'autres termes, l'Allemagne était le grenier de l'Angleterre, et celle-ci était la fabrique où l'Allemagne se pourvoyait. Aujourd'hui la situation est renversée. C'est l'Allemagne qui fait passer en Angleterre des articles manufacturés de toute sorte et qui, en retour, reçoit les productions agricoles. C'est là la différence entre les deux pays.

D'après la statistique des sans-travail, membres des Trades Unions, statistique publiée par le Board of Trade d'Angleterre, il se trouve de trois à quatre ouvriers désœuvrés en Grande-Bretagne pour chaque ouvrier sans travail en Allemagne. De même il est bien connu que c'est le chômage surtout qui détermine les gens de la classe ouvrière à émigrer. De dix à douze ouvriers anglais quittent la Grande-Bretagne contre un seul de l'Allemagne. Les avocats du libre-échange ne se lassent jamais de nous dire que la protection enraye la production, qu'elle gêne la vente des articles de fabrication domestique dans les marchés étrangers et entrave le mouvement d'exportation. Voyons si c'est bien exact. Depuis 1879, l'exportation allemande d'articles manufacturés a augmenté, de 83,000,000 qu'elle était en 1880, à 239,800,000 en 1910. Ainsi, durant la période de 1880 à 1910, tandis que l'exportation d'articles manufacturés de l'Allemagne a augmenté d'au moins 200 p. 100, l'exportation des articles manufacturés de la Grande-Bretagne n'a augmenté que de 70 p. 100. Certes, le coût de la vie a augmenté tant en Angleterre qu'en Allemagne. Mais il faut tenir compte de ce fait: tandis que les salaires en Angleterre demeurent à peu près stationnaires, ils ont subi un mouvement de hausse en Allemagne. Il y a donc lieu de tirer les conclusions suivantes: les salaires sont plus élevés en Allemagne qu'ils ne le sont en Angleterre, et l'ouvrier est mieux partagé sous un régime protectionniste que sous le régime du libre-échange.

Les épargnes que réalise la classe ouvrière ne sont-ils pas le baromètre de la prospérité d'un pays? Voyons un peu ce qui en est. En 1880, les dépôts dans les banques d'épargnes allemandes étaient de £130,690,000, contre £77,721,084 dans les banques d'épargne de la Grande-Bretagne. En 1911, les dépôts en Allemagne étaient de £900,000,000 contre £277,902,840 en Grande-Bretagne. Dans une période de onze ans, de 1900 à 1911, les dépôts dans les caisses d'épargne allemandes se sont accrus onze fois plus rapidement que les dépôts dans les caisses d'épargne de la Grande-Bretagne, et de ce montant d'épargnes £700,000,000 se composent de petites sommes provenant des classes ouvrières.

Vous ne trouverez pas de pauvres en Allemagne. La société dite British Workingmen's s'est mise à la recherche de pauvres gens, mais n'a pu en trouver là. L'Allemagne aujourd'hui commande le respect de toutes les nations du monde, et, sous l'égide de la protection, a réalisé d'énormes progrès. Les Allemands font tout avec un soin parfait. Leurs enfants reçoivent l'instruction technique qui leur assure la maîtrise de leurs divers métiers, de leurs diverses industries. Demandez à un Allemand aujourd'hui s'il désire le libre-échange, il vous montrera les cheminées des usines de son pays qui vomissent la fumée, il vous fera l'historique de l'évolution indus-

trielle de sa patrie sous l'égide de la protection, depuis 1879. Une des parties les plus frappantes du livre récent du prince Von Burlow sur l'esprit méthodique et consciencieux des Allemands, est celle qui a trait au merveilleux développement de l'industrie allemande depuis l'établissement du tarif inauguré par le prince de Bismarck. Il expose des faits que les libre-échangistes de l'école de Manchester seraient fort en peine de l'expliquer. Une des constatations les plus remarquables, c'est que l'industrie et l'agriculture prospèrent également côte à côte en continuant à tirer parti pleinement des sources de richesse nationale, situation qui est entièrement renversée en Angleterre, en conséquence du libre-échange. En Allemagne, bien que la population augmente, l'émigration est tombée presque à rien. En Angleterre elle augmente d'année en année, surtout dans les campagnes. En Angleterre la production des denrées alimentaires diminue constamment; et se trouve-t-il quelqu'un d'assez peu réfléchi pour ne pas se rendre compte de ce que cela peut vouloir dire en temps de guerre?

Quelle est la situation de l'Allemagne sous le régime de la protection? Grâce à son tarif, et bien que le nombre des bras engagés dans l'agriculture ait diminué, la quantité des denrées alimentaires a énormement augmenté. Le merveilleux progrès de ce pays depuis 1879 est un fait que les libre-échangistes ont beaucoup de difficultés à digérer.

Aujourd'hui elle menace notre suprématie sur les marchés universels; et cependant, il y a trente ans, le prince de Bismarck déclarait que l'Allemagne lentement perdait toutes ses forces. Certes, je n'irai jusqu'à dire que ce progrès est entièrement l'effet du régime protecteur. Non, monsieur l'Orateur, sa prospérité est en grande partie le résultat du soin qu'elle met en toutes choses, surtout en matière d'éducation. Mais cette qualité lui aurait été d'un faible secours si ses industries et son marché domestique n'avaient été protégés, et elle pourrait se trouver encore aujourd'hui dans la situation décrite comme il suit par le prince de Bismarck:

L'Allemagne se trouvant submergée par le surplus de la production des nations étrangères, les prix sont tombés en conséquence, et le développement de toutes nos industries ainsi que toute notre organisation économique en ont souffert.

J'ai établi, à l'aide de statistiques qui sont absolument sûres, que l'Allemagne sous le régime de la protection a depuis trente ans réalisé de plus grands progrès, grâce à la protection, que la Grande-Bretagne sous le régime du libre-échange. Ce que j'en dis n'est pas dans un esprit de vantardise, parce que je me trouve avoir du sang allemand dans les veines. Non, monsieur l'Orateur, j'ai profondément conscience de ma qualité de sujet anglais, et comme tel mon vœu le plus ardent c'est de voir prospérer toutes les parties de l'empire. Mais nous devons envisager la situation en hommes et ne plus nous leurrer nous-mêmes en ce qui regarde notre position actuelle. Nous détenons toujours cette glorieuse suprématie qui a été nôtre depuis bien des années, mais nous ne sommes pas aussi assurés d'en avoir toujours la paisible possession. Que le Canada reste donc fidèle au régime douanier actuel qui est semblable à celui adopté par l'Allemagne et sous l'égide duquel il a réalisé de si remarquables progrès. Suivons l'exemple de l'Allemagne en érigeant des écoles techniques, appliquons-nous à nous inculquer un esprit méthodique et précis en matière d'instruction et dans la vie pratique, et par-dessus tout ne commettons pas de bévue en matière fiscale.

Rendons-nous bien compte de prime abord que l'expansion très notable de notre commerce sous le régime de la protection prouve irréfutablement qu'un tarif protecteur n'est pas un obstacle au développement de l'industrie, comme les libre-échangistes voudraient nous le faire croire, mais, au contraire, est un stimulant de la production.

Certains membres de l'opposition en cette Chambre se sont prononcés carrément en faveur de l'abolition des droits sur les machines agricoles. Je ne puis comprendre pourquoi ils ont décrété la ruine de cette industrie entre toutes les autres, car n'est-elle pas dans beaucoup de cas le facteur principal de nos agglomérations urbaines, petites ou grandes. Je puis l'affirmer en ce qui regarde la ville de Waterloo. Examinons d'un peu plus près ce que cette industrie comporte réellement pour le Canada. Le recensement de 1911 indique l'existence de 77 maisons fabriquant des machines agricoles quelconque au Canada. Le capital engagé est de $45,232,098, et les produits représentent une valeur de $20,722,722 cette année-là; Ouvriers employés, 8,834, et personnel de bureau, 726. Salaires payés aux ouvriers, $4,739,750, et au personnel des bureaux, $811,897. Cette somme de $5,500,000 a été dépensée au Canada et au profit de Canadiens. Cela ne comprend nullement les employés

des bureaux rattachés, vendeurs, agents, etc. Si vous ajoutez ces employés aux autres, vous avez un total de 9,560, et ensuite vous pourrez sans hésitation grossir ce nombre par 5,000 individus qui se rattachent aux personnels du dehors, aux vendeurs de diverses catégories. Cela porte le total à 14,506 employés dépendant directement de cette industrie, sans parler des industries accessoires qui préparent les matériaux utilisés par les fabricants de machines agricoles. Ces maisons emploient moitié moins de bras que les fabricants de machines agricoles; c'est encore 4,780 ouvriers à ajouter au nombre de ceux qui prennent part à la confection des machines agricoles. L'industrie de la fabrication des machines agricoles est d'une grande importance pour le Canada. C'est assurément un fort appoint à notre actif national, car si nous comptons quatre ou cinq personnes par famille, comme presque tous les ouvriers sont des adultes du sexe masculin, on doit en conclure que plus de 100,000 personnes tirent des ressources de cette seule industrie. Ne serait-il pas injuste de faire d'elle entre toutes les autres le but de ses attaques? Pour échapper au reproche d'injustice, les membres de l'opposition, en proposant l'abolition des droits sur les machines agricoles, auraient dû proposer en même temps l'abolition de tous droits sur la matière première utilisée dans la confection de ces machines agricoles.

Il vous est facile de concevoir, monsieur l'Orateur, à quel point une telle mesure retentirait sur toute l'industrie du fer au Canada, et tous nous reconnaissons que cette industrie, après l'agriculture, est la base de notre prospérité. Les distinctions injustes ne doivent pas être tolérées; tous doivent être l'objet du même traitement, et cependant il en est qui oublient que ces gens dont j'ai parlé ont besoin de manger, de se loger, de se vêtir; que le cultivateur est assuré, grâce à ces industries, d'un écoulement sur place pour ses produits; tandis que si nous permettons qu'on moleste cette industrie entre toutes les autres, éventuellement beaucoup de l'argent qui est payé actuellement en salaires prendra le chemin des Etats-Unis. Dans la ville que j'habite, Waterloo, il existe une fabrication d'instruments aratoires qui emploie plusieurs centaines d'hommes. Elle est la principale industrie de la ville, et l'abaissement des droits l'enrayerait absolument.

Le Dominion ne saurait rien offrir de plus avantageux pour le cultivateur tant

de l'Est que de l'Ouest que le marché local, et n'en déplaise à certains périodiques agricoles qui jettent le cri d'alarme, notre classe agricole est loin de suffire aux besoins des consommateurs canadiens en ce qui regarde mainte denrée. Quant à moi, je puis en parler en parfaite liberté d'esprit, car je vis dans un milieu et je représente une circonscription qui dans le bref intervalle de trente ans est devenue un merveilleux centre de commerce. La ville de Berlin a quintuplé le chiffre de sa population dans la courte période de vingt ans, et c'est uniquement le résultat de la sage politique de protection qui a sauvegardé ses industries naissantes et nous a assuré un magnifique débouché pour les produits de la ferme. Sur aucun autre point de notre Dominion trouvera-t-on le spectacle d'une activité commerciale égale à celle des centres urbains depuis Brantford jusqu'à Guelph. Ce sont des ruches d'industrie, et ceux qui habitent ces villes grandes ou petites aujourd'hui verraient probablement d'un mauvais œil toute proposition, de quelque parti qu'elle émane, visant à l'établissement du libre-échange ou à la réduction des droits protégeant ces diverses industries. Notre tarif canadien ne comporte pas de droits protecteurs élevés.

Si l'on met ensemble les marchandises sujettes à la taxe et celles que ne le sont pas, la moyenne des droits de douanes imposés par le Canada sur les importations des Etats-Unis s'est élevée à un peu plus de 12 p. 100. Ce n'est certainement pas ce que l'on pourrait appeler de la haute protection. Durant l'exercice de 1910, sur dees importations totales de $223,501,000 venant des Etats-Unis, près de la moitié ou $104,667,000 ont été admises en franchise. Ces chiffres ne semblent nullement établir que le cultivateur de l'Est et de l'Ouest est soumis à des impôts qui l'empêchent de faire honneur à ses affaires.

Je me permettrai de dire ceci au ministre de Finances et aux autres membres du cabinet actuel: En vous confiant son mandat, en 1911, le peuple canadien vous a signifié qu'il ne voulait pas même voir un soupçon de libre-échange avec les Etats-Unis et que les pélerinages périodiques à Washington devaient être discontinués. L'électorat canadien a absolument à cœur de voir le Canada poursuivre sa voie, comme il l'a fait voir en 1911, et n'importe quel gouvernement qui essaierait d'agir en violation de la volonté et des désirs du peuple mériterait le sort qui fut le partage du parti libéral en 1911.

J'ai fort apprécié le langage dont s'est servi le ministre des Finances, l'autre jour, lorsqu'il a prononcé son exposé budgétaire. Il a déclaré alors: Notre idéal, c'est de construire et non de démolir. C'est là la politique qu'à suivie l'Allemagne au cours des vingt-cinq dernières années, et c'est cette politique que nous continuerons de suivre, je l'espère.

Un fameux écrivain a déclaré un jour que le pays qui ne vend que de la matière première restera toujours pauvre, tout comme le cultivateur qui ne vend que du blé d'Inde, au lieu d'engraisser des porcs, ne sera jamais capable d'éteindre l'hypothèque qui grève sa ferme.

Si vous êtes le propriétaire d'une forêt et que vous soyez en état de vendre vos arbres sous forme de tables, de chaises, de bibliothèques ou d'autres meubles, vous ferez évidemment beaucoup plus d'argent que si vous vous contentez de vendre simplement du bois de chauffage. Je n'ai jamais connu personne qui ait subi de prostration nerveuse à pousser ses affaires; ces crises se produisent simplement lorsque ce sont les affaires qui vous poussent. Ce qui est vrai des individus l'est également des pays. Occupons-nous strictement de nos affaires; donnons-leur l'essor qu'elles doivent prendre, et comme résultat, nous aurons un peuple content, heureux et prospère. Si le Canada doit occuper la place que sembleraient devoir lui assurer ses ressources presque illimitées et de même que l'esprit d'entreprise de sa population, il faut que l'intelligence, l'initiative et la coopération et du peuple et du Gouvernement marchent de pair afin de conserver et d'agrandir ses possessions.

Nous rendons-nous bien compte que nous sommes en concurrence à l'heure actuelle avec d'autres pays qui cherchent par tous les moyens à s'assurer la suprématie? Nous ne devons pas perdre de vue qu'en tant que nation toutes les classes qui composent la population du Dominion doivent prospérer ou décliner en même temps; que le cultivateur dépend du manufacturier et des ouvriers et vice versa; que si une classe est détruite, les autres en souffriront également. Notre pays est prêt à faire des affaires, plus d'affaires qu'il n'en fait à l'heure actuelle. Parler de libre-échange au Canada, lorsque l'argent est rare, lorsque des milliers de sans-travail parcourent les rues des grandes villes américaines et que les usines des Etats-Unis sont prêtes à jeter sur notre marché le surplus de leur production, mais celui qui soulève cette question à l'heure actuelle, devrait subir un examen quant à son état mental.

[M. Weichel.]

Nous entendons certains honorables députés de l'opposition nier qu'un sentiment favorable au libre-échange règne au sein de leur parti. Cependant, à l'heure actuelle, le parti libéral est dominé par les anciennes déclarations de son chef et par l'élément qui a conduit la barque libérale sur les écueils, en 1910; dans mon opinion, il ne peut plus y avoir de place dans ses rangs pour un protectionniste, si ses opinions sont sincères. Ses conseils ne servent de rien, et on le regarde tout simplement comme un obstructionniste. Le parti libéral est voué au libre-échange, et il ne lui est plus possible de surprendre la bonne foi du peuple. Le "Globe" le proclame depuis quelque temps, le seul moyen de mettre fin à la situation actuelle, c'est d'abolir la protection jusque dans ses branches et ses racines. A l'heure actuelle, on met en doute la loyauté d'un libéral s'il professe des opinions protectionnistes, et le chef de l'opposition est absolument entre les mains des extrémistes partisans de la doctrine du libre-échange. Les électeurs ne leur tiendront pas compte de ces opinions, s'ils agissent comme des hommes et n'hésitent pas à formuler ouvertement leur politique.

Pourquoi essayer de se dérober à la faveur de faux-fuyants? Enoncez-donc votre politique, messieurs, afin que le pays sache où vous voulez en venir; nous attendons l'amendement que vous devez soumettre concernant l'adoption de l'exposé budgétaire.

Pour ma part, j'ai foi en une politique de protection modérée, et dès demain, je suis prêt à en appeler aux électeurs de mon comté, avec un programme de cette nature.

Il faut prélever des revenus d'une façon ou d'une autre pour administrer les affaires du pays; si l'on n'a pas recours à l'imposition de droits de douanes, alors, c'est l'impôt direct. Si le tarif protecteur était aboli demain, il faudrait avoir recours à l'impôt direct pour prélever les revenus nécessaires à la gestion de la chose publique.

Les vues "du moment", voilà une autre farce qui a été projetée sur la toile par nos bons amis les libéraux, qui s'y entendent, il faut l'avouer, en fait de publicité, et qui a été formulée à Hamilton,—j'en suis fâché pour la ville de Hamilton,—en termes ronflants par le très honorable chef de l'opposition.

Quel contraste entre les deux partis! Le parti conservateur, en prenant les rênes du pouvoir, en 1878, se prononça en faveur d'un système de protection modérée, et jusqu'à ce jour, il n'a jamais dévié de cette politique.

En toute occasion, au pouvoir comme dans l'opposition, les conservateurs ont toujours eu foi dans les immenses ressources de notre pays; ils ont toujours cru que la protection était nécessaire pour aider notre peuple à développer son héritage, afin d'édifier une grande nation, florissante et pleine d'activité.

M. MICHAEL CLARK: Est-ce que le programme conservateur de 1878 ne comprenait pas la réciprocité avec les Etats-Unis quant aux produits naturels?

M. WEICHEL: La chose est fort possible.

M. CLARK: Alors pourquoi trouvez-vous à redire à notre programme actuel?

M. WEICHEL: L'un de nos amis a répondu à cette question, cet après-midi.

M. MACDONALD: Qu'a-t-il dit?

M. WEICHEL: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de répondre deux fois à la même question en cette enceinte.

Le parti libéral, du moment qu'il fut tombé dans l'opposition, en 1878, réclama la réciprocité illimitée, l'union ocmmerciale, mais lorsqu'il reprit le pouvoir, en 1896, il se retrancha derrière le mur solide de la politique nationale, jusqu'à l'instant malheureux où il eut la faiblesse d'écouter la voix de la sirène du libre-échange, et le résultat fut une défaite ignominieuse. A l'heure actuelle, exilés qu'ils sont du pouvoir, les libéraux plaident en faveur du système du libre-échange, bien qu'ils ne se soucient guère que tout le monde le sache. On veut garder le secret pour quelque temps, afin d'endormir les soupçons qui se sont éveillés chez quelques-uns de leurs amis libéraux, des manufacturiers, au cours des dernières semaines. Remettez-nous au pouvoir, et nous ne vous ferons pas de tort, disent-ils aux manufacturiers libéraux; cependant, c'est leur rêve de détruire notre industrie du fer à Waterloo, où l'on fabrique des instruments aratoires, et qui donne de l'emploi à 200 ouvriers, des pères de familles pour la plupart. Et pour désarmer le soupçon, on lance le cri de: "les produits alimentaires en franchise". Cette politique fut proclamée le soir de l'assemblée à jamais fameuse de Hamilton, mais elle a perdu peu à peu de son brillant, et aujourd'hui, de nombreux adeptes du libéralisme donneraient gros pour qu'une politique plus au point fût sortie du cerveau subtile de leur chef. "Produits alimentaires en franchise"; mais qui donc trouverait à redire à ces mots? Ils sonnent très bien, mais les sons ne laissent qu'un écho, et c'est également à peu près tout ce qui reste du programme énoncé à Hamilton.

Monsieur l'Orateur, les économistes dans le monde entier, aujourd'hui, concèdent que le tarif n'est nullement responsable de la cherté de la vie, et l'on a constaté l'absurdité de la théorie qui veut que l'abolition des droits de douanes ait pour effet de faire baisser les prix des choses nécessaires à la vie et d'améliorer le sort des masses populaires. Le libre-échange existe en Angleterre depuis plus de 60 ans, et cependant, le coût de la vie, en Grande-Bretagne augmente par grandes enjambées. La Hollande et le Danemark ont des tarifs à peine protecteurs; cependant le peuple dans ces deux pays paie plus cher pour les produits alimentaires que le peuple de l'Allemagne et de la France où le tarif est fortement protectionniste. Mais comme nous sommes à une assez grande distance de l'Europe, voyons un peu ce qui se passe plus près de nous. Pourquoi, je vous le demande, avec le tarif Underwood, qui abolit les droits sur les produits alimentaires, n'a-t-on pu réussir à faire baisser le coût de la vie aux Etats-Unis? Mais, monsieur l'Orateur, sans entrer dans les détails, le résultat a été que depuis trois mois que ce tarif est en force, non seulement le coût de la vie n'a pas diminué, mais il a réellement augmenté dans la même proportion, pour une égale période, au cours des dix ou quinze dernières années. Quelques-uns des principaux journaux américains ont combattu cette politique sans merci, et ils font dédaigneusement allusion à l'opportunisme des libéraux du Canada.

D'où veut-on que ces aliments en franchise proviennent, quand il ne sera pas possible d'acheter des aliments à bon marché en dehors du Canada?

Dans tous les pays, à l'heure actuelle, le coût de la vie est élevé. Les Etats-Unis ne nous achèteront certainement pas nos produits alimentaires à de gros prix, pour nous les expédier ensuite à bon marché. Les Américains ont aboli la protection afin de se procurer des aliments à bon marché; conséquemment, ils ne sont donc pas en position de nous en vendre. Nous ne pourrions certainement pas nous procurer des aliments à bon marché de l'Angleterre, de l'Irlande ou de l'Ecosse, car ces pays importent la nourriture dont ils ont besoin.

Alors, où allons-nous pouvoir nous procurer des produits alimentaires à meilleur marché? On fait entendre au cultivateur qu'il va obtenir de meilleurs débou-

chés, de meilleurs prix, et d'un autre côté, on dit à l'ouvrier qu'il va se procurer à meilleur compte les aliments nécessaires à sa vie. Si le cultivateur canadien doit recevoir de meilleurs prix pour ses produits, alors au nom du sens commun, quelle va être la situation de l'ouvrier? Si, au contraire, l'ouvrier paie ses aliments moins cher, alors c'est le cultivateur qui sera floué. L'entrée en franchise des aliments voudrait dire libre-échange des produits naturels; cela voudrait dire le déplacement de la pierre angulaire de la prospérité nationale au Canada.

Le premier but de la politique nationale c'est de faire bénéficier de ses avantages le cultivateur et l'ouvrier canadien d'abord; elle est à leur avantage en ce qu'elle amène l'établissment d'industries d'un bout du pays à l'autre; elle crée de la demande pour la main-d'œuvre, et un marché domestique pour le cultivateur. Les succès obtenus grâce à ce système fiscal ne se comptent plus, et grâce à lui, le Canada est devenu une véritable ruche industrielle, où le cultivateur obtient des prix rémunérateurs pour ses produits et l'ouvrier de bons salaires.

Que les ouvriers canadiens veuillent bien se rendre compte que si jamais le libre-échange s'implantait au pays, nos industries auraient à soutenir la concurrence contre les fabriques européennes où la main-d'œuvre est à peine rétribuée, et les méthodes de vie frugale qui sont de règle en Europe et en Asie. Avec tout le monde, je comprends que la vie coûte cher, mais je comprends aussi qu'il existe pas mal de choses dont je pourrais me passer, et en ce faisant, je diminuerais d'autant mes dépenses. Si nous voulons être francs avec nous-mêmes, nous devrons avouer que nous avons parcouru du chemin depuis les quinze ou seize dernières années, et il est assez difficile de nous sortir de l'ornière où nous nous sommes enfoncés. Il y a 20 ou 30 ans, le prix de la vie n'était pas ce qu'il est aujourd'hui, et nous n'avons nullement besoin des lumières d'un expert pour en trouver les causes.

Objets de luxe divers, inventions modernes, coupables excentricités en fait de toilette, de modes, de toquades, évoluant avec la rapidité des phases de la lune, cette course insensée à l'imitation de Paris, de New-York et de Londres, dégénère en véritable orgie qui, le lendemain matin, se termine par des migraines et une bourse vide: voilà quelques-unes des causes du renchérissement de la vie, et les lois sont impuissantes à remédier au mal à moins que nous n'éprouvions un échec comme celui de l'an dernier. C'est peut-être là le seul remède possible, et la Providence intervient parfois dans le jeu de la vie; elle pilote le navire au port du salut, celui du bon sens et de la sécurité. Nous croyons donc, monsieur l'Orateur, que le Canada a repris l'ascendant et que dorénavant nous marcherons sans dévier dans la voie du progrès. Ce grand pays commence à se rendre compte de sa capacité et de sa puissance, de ses énormes ressources. Nos ressources sont aujourd'hui un objet d'envie pour les autres peuples; l'avenir et la fortune sourient à ceux qui risquent l'enjeu dans les terres fertiles de son vaste domaine.

Dans cette lutte pour le commerce mondial, le Canada occupera la place que lui assignent les énormes ressources dont sont dotées la nature et la valeur de ses populations. L'intelligence, l'esprit de progrès, la coopération du peuple et de l'Etat doivent donc s'appliquer à fortifier et à consolider cette situation. Je le répète, il faut bien imposer des taxes, puisqu'il faut des recettes fiscales pour faire face aux frais de l'administration publique, à la construction des voies ferrées, des canaux et autres ouvrages publics. Si on ne demande pas ces recettes à la douane, il faut bien les prendre dans la poche du contribuable, avec l'aide du percepteur de l'impôt. L'objectif du parti conservateur est de remanier le tarif de façon à ce qu'il produise suffisamment de recettes pour qu'il soit possible de stimuler la création de nouvelles industries, de fournir au peuple des occupations salariées et d'ouvrir un marché national aux produits agricoles.

Que pense-t-on du tarif aux Etats-Unis? Je désire donner lecture d'un article de l'"Iron Age", du 16 avril 1914, intitulé "Nos pertes résultant du tarif canadien sur l'acier":

Nous avons déjà signalé la diminution de 50 p. 100 dans les exportations du fer et de l'acier des Etats-Unis, au cours des deux premiers mois de cette année. Les statistiques canadiennes touchant les importations du fer et de l'acier au cours des deux périodes ne sont pas encore publiées, mais on peut fort bien supposer que la crise commerciale qui s'est fait sentir dans ce pays depuis deux ans a puissamment influé sur le petit volume d'expéditions de ce côté de l'océan, au cours des derniers mois. Le Canada, on le sait, est le meilleur client de notre industrie de l'acier.

On a souvent fait observer que la préférence accordée à la Grande-Bretagne dans le tarif canadien se résume à peu de choses, au regard des facilités qui engagent les Canadiens à nouer des relations d'affaires avec les industriels des Etats-Unis. L'énorme commerce que le Canada fait avec les Etats-Unis en matière d'acier est bien de nature à calmer les inquiétudes de ceux qui ont vu des commandes d'acier données par

[M. Weichel.]

des maisons américaines à des maisons européennes, dès qu'une marge de $1 par tonne figura dans notre nouveau tarif, en faveur des fabricants étrangers. Les Canadiens qui achètent notre acier ont constaté qu'ils gagnent plus d'un ou deux dollars par tonne à se trouver à telle proximité de leur source d'approvisionnement d'acier qu'ils peuvent suivre à la trace leurs expéditions, aller au-devant des livraisons demandées, faire régler promptement leurs réclamations, se tenir en contact d'heure en heure avec le producteur par voie télégraphique ou téléphonique, sans compter la correspondance postale qui se fait en une seule nuit. En outre, ils n'ont pas mésestimé l'avantage résultant des relations de crédit nouées avec de grands industriels de ce côté-ci de la ligne.

Voilà ce qui a empêché le Canada de placer plus de 10 p. 100 à peu près de ses commandes d'acier en Grande-Bretagne.

Or, ce que le tarif de préférence n'a pu réaliser en faveur des propriétaires d'aciéries de la Grande-Bretagne qui convoitaient le marché canadien et se sont plaints du manque de loyalisme qui leur refusait cet avantage, le Canada est en voie de le faire pour lui-même, à aussi bref délai que ses fabricants d'acier pourront être en mesure de bénéficier du relèvement des droits sur les produits de fer et d'acier. L'évolution réelle du commerce pourra seule permettre de mesurer les pertes commerciales que les droits qui viennent d'être annoncés infligeront aux fabricants d'acier des Etats-Unis. Nos exportations de tiges d'acier au Canada qui, pour chacune des deux dernières années ont été de 60,000 tonnes, seront pour ainsi dire complètement supprimées par le nouveau droit de $3.50 par tonne, vu que la capacité actuelle de production des tiges d'acier au Canada suffit amplement pour répondre à la demande nationale. Les expéditions de tuyaux en fer forgé de ce côté-ci de la frontière accuseront diminution, surtout pour les tuyaux de petit diamètre. Il s'écoulera probablement quelque temps avant que le commerce de nos usines avec le Canada en matière d'acier à structure ne ressente les effets du tarif; mais les droits canadiens sur ces produits seront relevés, au fur et à mesure que ce pays deviendra capable de répondre aux besoins. Il faut s'attendre à cette évolution, vu que le changement des produits de l'acier au Canada s'imposera par suite du déclin de la demande de rails, étant donné que le grand programme de construction de voies ferrées de l'autre côté de la frontière touche à sa fin. Pour un certain nombre d'articles, notre commerce avec le Canada éprouvera peu de pertes pendant quelques années, bien qu'il soit certain que la totalité de $120,900,000 valant de produits de fer, d'acier et de machines expédiés au Canada au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1913, détiendra longtemps encore le record. La fabrication de l'acier n'a pas encore été profitable aux grandes compagnies canadiennes; il s'écoulera bien des années avant que l'industrie puisse être en mesure de faire face à la concurrence qui pourra surgir de ce côté-ci de la frontière, surtout en temps de crise commerciale ici. Quant aux grandes aciéries de la Nouvelle-Ecosse, il leur faut lutter contre le grave désavantage de la distance où elles se trouvent de la meilleure région canadienne de consommation, à laquelle les aciéries américaines ont facile accès.

Quant à la corporation des aciéries des Etats-Unis qui fait de grosses affaires avec le Canada, les désavantages que lui créent les relèvements de tarif disparaîtront, quand elle construira ses propres usines de l'autre côté de la frontière. Cependant, il y a matière à réflexion dans cette transplantation d'industries et de salaires des Etats-Unis; pays à protection modérée aujourd'hui ouvert à la concurrence mondiale, au Canada, pays qui juge utile de remanier son tarif de manière à assurer son marché national à ses propres industriels.

Monsieur l'Orateur, en matière de commerce, je suis partisan d'un protectionnisme modéré en faveur de nos industries et ainsi que d'un marché national au bénéfice du cultivateur. Je suis prêt à accepter la lutte sur ce terrain et à vider la querelle demain même. Berlin, Waterloo, Galt, Preston, Guelph, Hespeler, Elmira, Brantford et autres villes de la grande zone commerciale alimentées par la puissance hydraulique ne veulent pas qu'on leur parle de liberté commerciale. Aux autres pays nous ne demandons pas de faveurs que nous ne leur accordons. Soyons unis comme un seul peuple, loyal et attaché à notre commune patrie, le Canada, qui, grâce à la protection, a progressé au point d'être le pays du 20e siècle.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Monsieur l'Orateur, nous avons tous prêté une oreille attentive, j'en suis convaincu, à l'éloquent essai du député de Waterloo (M. Weichel) sur la question du protectionnisme contre le libre-échange, certaines conclusions qu'il a tirées de l'examen de la situation des deux grands pays qu'il a mentionnés ont sans doute le mérite de la nouveauté pour les députés de droite et de gauche. Quant à la forme de ses observations, je n'ai rien à redire, mais c'est le fond que je trouve critiquable. D'abord, je ne saurais accepter comme faits avérés certains exposés de faits puisés dans le rapport d'un certain comité ambulant du dit tarif, portant le nom de comité Gainsborough et familièrement connue sous le vocable de "brigade d'excursionnistes de la réforme du tarif." Ce comité est un objet de risée chez toutes les populations ouvrières de la Grande-Bretagne et l'honorable député devrait se garder de donner comme des faits les exposés de faits qu'il a présentés, à titre de comparaison, de la situation des deux pays.

Une nouvelle que la Chambre n'apprendra pas sans quelque déception, peu importe que nous souscrivions ou non au système de la majorité du peuple de la Grande-Bretagne, ce sera de savoir, comme nous l'a dit l'honorable député, que l'Alle-

magne sous le régime protectionniste a fait plus de progrès que la Grande-Bretagne sous le régime si connu du libre-échange. Les Canadiens n'apprendront pas sans étonnement que les hommes d'Etat britanniques des deux côtés de la politique, tant ceux du parti libéral que du parti unioniste, vivant à proximité de l'empire allemand, ont surveillé la marche de cet empire depuis 1879, époque où il a adopté le protectionnisme, sans avoir appris que le système du libre-échange en Grande-Bretagne est une énorme bévue. Voilà qui est fort étrange: le peuple de la Grande-Bretagne doit être moins intelligent que nous ne l'avions cru.

Le député de Waterloo-nord nous a donné d'intéressantes statistiques sur les ressources naturelles de l'empire allemand, comparativement à celles de l'empire britannique. Il aurait pu nous citer quelques autres faits; mais ou bien il ne les avait pas à sa disposition ou bien il a tenu à les passer sous silence. Ainsi, il aurait pu nous dire que sur le clyde seul, il se construit plus de vaisseaux en une année que dans tout l'empire allemand. Il aurait pu ajouter, s'il savait la chose, que l'ouvrier allemand travaille douze heures par jour, sous le régime du protectionnisme, tandis que l'ouvrier en Grande-Bretagne travaille de huit à neuf heures. Il aurait pu nous dire qu'en dépit du progrès de l'Allemagne sous le régime protectionniste, l'ouvrier en Grande-Bretagne obtient en moyenne un salaire plus élevé que celui de l'ouvrier de l'empire allemand. Au demeurant, quand on se rappelle la source des informations de l'honorable député, il n'est pas étonnant qu'il se soit arrêté à pareilles conclusions.

Parce que le parti libéral a éprouvé une défaite aux élections de 1911 sur la question de la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, l'honorable député en conclut que le peuple canadien a rendu là une décisioin sans appel à cet égard. Je vois que l'honorable député a quitté son siège, car il a passé quelques semaines, l'été dernier, dans le comté de Bruce-sud, province d'Ontario. Et que dire du mandat de ce collège électoral? Aux dernières élections générales, ce comté confia son mandat à un conservateur partisan du Gouvernement. Ce député remit son mandat électif et une nouvelle élection eut lieu. Les membres du Gouvernement se le rappellent avec regret—c'est là un cuisant souvenir pour eux—bien que le député de Waterloo-nord et son collègue le député de Waterloo-sud (M. Clare), qui tous deux parlent l'allemand, eussent péroré à perte d'haleine et harangué les électeurs de Bruce-sud; bien que le ministre des Finances membre du cabinet se fussent activement employés à cette lutte à l'occasion d'une élection complémentaire où le Gouvernement fédéral donnait la main au gouvernement provincial, les ministériels ne purent obtenir la majorité des suffrages de Bruce-sud.

Et bien plus, j'en appelle à mon honorable ami le député nouvellement élu de Bruce-sud (M. Truax), pour témoigner qu'en toute saison, sur chaque estrade où il a donné son opinion aux élections, il a exprimé sa confiance et sa foi aux bienfaits de l'entente de réciprocité qui a été repoussée par la majorité des électeurs du Canada.

Comme je l'ai dit, je ne me propose pas de suivre mon honorable ami dans tous les détours de sa dissertation sur le libre-échange comparé à la protection. J'ai pris la parole pour présenter quelques observations à propos de l'exposé budgétaire du ministre des Finances. Je me joins à lui pour féliciter le Canada d'avoir pu payer un montant aussi élevé de taxes, l'an dernier, et si mes observations sur la situation financière sont quelque peu défavorables et contraires aux conclusions du ministre des Finances, du moins je parlerai autant que possible avec franchise et équité, sans me laisser influencer par des questions de parti. Sur ce point, je suivrai le noble exemple donné l'autre jour par l'honorable député de Brandon, car j'ai constaté que le "Winnipeg Telegram" de samedi dernier publie le bref résumé suivant de son discours:

> Le Parlement a rarement entendu exprimer une opinion plus franche sur les questions pilitiques qui intéressent l'ouest, que celle donnée aujourd'hui par M. J. A. M. Aikins, député de Brandon, à propos de la discussion du budget. Il a évité de parler en partisan et il a fait preuve d'une étude sérieuse et d'une intelligence complète de la situation.

Voici ce que dit le second paragraphe:

> M. Aikins a montré que rien n'avait été fait pour l'Ouest, par le gouvernement précédent. Il a retardé la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et même maintenant il est hostile à cette entreprise.

En parlant de l'exposé budgétaire, je pourrai du moins faire preuve d'aussi peu d'esprit de parti que l'honorable député de Brandon, tel que le cite le "Winnipeg Telegram". Quand les ministres des Finances font leur exposé budgétaire annuel devant les représentants du peuple, je suppose que tous éprouvent une satisfaction à se vanter d'avoir des excédents. C'est aussi naturel pour eux de se vanter des arsenaux qu'il a construits et de la valeur de la milice. Mais je ne comprends pas qu'un excédent

soit toujours un signe de prospérité pour le pays quand le Gouvernement a pu l'obtenir en taxant la population. Je comprends qu'un excédent puisse se produire à une époque de grande prospérité matérielle. Dans ce cas un excédent correspond aux provisions de blé que l'on doit faire dans les années d'abondance. Mais quand le ministre des Finances vient déclarer à la Chambre, comme il l'a fait l'autre jour, qu'il a l'honneur distingué de pouvoir annoncer un excédent budgétaire et qu'immédiatement il nous dit qu'il n'y a pas eu depuis des années une telle crise commerciale et financière au Canada, je soutiens que ce n'est pas une bonne situation.

Mon honorable ami le ministre des Finances déclare en effet que son administration a taxé le peuple assez lourdement pour obtenir un fort excédent budgétaire tout en admettant qu'il y a une gêne matérielle générale dans toute l'étendue du pays. Pour moi le plus bel excédent qu'un pays puisse avoir, c'est un excès de prospérité et de bien-être parmi le peuple. Le ministre des Finances dit que la période la plus dure des temps difficiles est terminée, mais il est probable qu'il a déjà fait auparavant des prophéties qui ne se sont pas réalisées, et nous devrons attendre le cours des événements car quelles que soient les connaissances que le ministre puisse posséder sur l'avenir il n'est certainement pas omniscient.

Nous ignorons si la plus mauvaise période est terminée, mais nous savons, et même mon honorable ami de Waterloo-nord, qui fait preuve d'un bel optimisme, a dit à la Chambre que les conditions ne sont pas exactement ce qu'elles pourraient être pour le commerce et l'industrie du pays. Il sait cela et il sait aussi qu'aujourd'hui le peuple sent le fardeau de l'impôt plus qu'il ne l'a jamais senti pendant les quinze ou dix-huit dernières années. Quel est le remède proposé par mon honorable ami. Suivant moi il veut augmenter le fardeau des taxes pour les contribuables. Ils ne sont pas assez imposés aujourd'hui, les taxes ne sont pas assez lourdes pour eux, et mon honorable ami va faire disparaître la crise financière et les difficultés de la situation en augmentant les taxes du peuple qui se plaint déjà d'en avoir trop. C'est peut-être de l'économie politique excellente, mais je n'y ai pas confiance et je prétends que c'est le sytème économique le moins soutenable que le ministre des Finances pourrait présenter à la Chambre et au pays.

L'honorable député de Brandon (M. Aikins) nous a dit que le ministre des Finances n'avait pas de parti pris sur les questions de tarif et probablement sur la question de savoir si on devrait accorder à l'Ouest l'avantage du blé en franchise. Je suis heureux que ce soit vrai, mais je supçonne terriblement que si le ministre des Finances a l'esprit ouvert il n'est ouvert que d'un seul côté. Il est ouvert, mais l'œil qui voit aux besoins des cultivateurs est aveugle et l'oreille qui écoute leurs réclamations est sourde. Mais les sens de la vue et de l'ouïe de l'autre côté de son entendement sont très éveillés quand il s'agit des intérêts des classes privilégiées et bien organisées.

Quant à la population d'une circonscription de l'Ouest que je représente, je dois dire que les propositions du tarif contenues dans l'exposé budgétaire fait par le ministre des Finances lui ont paru une amère désillusion et la pilule la plus difficile à avaler qu'un cultivateur ait eue dans la bouche depuis des années. Mon honorable ami de Souris (M. Schaffner) peut se permettre de rire; son avenir est assuré, mais il y a à ses côtés des collègues qui n'ont pas cet avantage et qui ne rient pas. Ils savent que ce que je dis est vrai. J'ai constaté que le solliciteur général (M. Meighen) écoutait avec une attention particulière le ministre des Finances quand il lisait la longue liste des changements de tarif et tandis qu'on applaudissait par-ci par là, j'ai vu que le solliciteur général restait absolument muet. Il y en a eu d'autres du même côté qui ont observé la même contenance. Je n'ai pas entendu d'applaudissements de la part du ministre des l'Intérieur. Le ministre des Travaux publics a applaudi une fois. Ce fut quand le ministre des Finances a annoncé qu'il allait augmenter les droits sur la pierre à bâtir pour accorder un avantage aux tailleurs de pierre du Canada. Son applaudissement a été faible, c'est vrai, mais du moins sur ce point il a montré qu'il était d'accord avec le Gouvernement dont il fait partie.

Les changements de tarif n'ont pas paru surprenants aux membres de la Chambre. Le ministre des Finances, comme nous le savons, a une histoire politique. Il prétend qu'à un moment il a été partisan de l'administration libérale.

Si c'est vrai, tout ce que je peux dire de sa situation actuelle c'est: quelle chute

pour les puissants! Depuis le jour où il est entré en fonction, le ministre des Finances a prouvé à la Chambre et au pays, par les méthodes qu'il a adoptées et la politique qu'il a suivie, que s'il est l'ami de certains intérêts au Canada, les cultivateurs et la grande masse des consommateurs n'ont absolument rien à attendre de lui.

Quelle est la première chose faite par le Gouvernement quand il est arrivé au pouvoir? Une députation des marchands de bois est venue de l'extrême Ouest. Certaines espèces de bois de construction qui, sous l'administration libérale, étaient entrés en franchise dans nos prairies de l'Ouest, avaient été taxés à $2 le mille pieds à la suite d'une interprétation étrange de la loi par nos honorables amis.

Le colon qui voulait bâtir une maisonnette sur son homestead dans la prairie devait payer en conséquence $2 de plus par mille pieds. La cour suprême a renversé l'interprétation du Gouvernement, de sorte que les fermiers de l'Ouest qui ont besoin de bois—et tous en ont besoin plus ou moins—doivent remercier la cour suprême et non le Gouvernement de l'économie de $2 qu'ils ont faite sur leur bois. Ce n'est là qu'un seul cas. Nous en avons entendu d'autres relativement à l'extrême Est et tout le long de la ligne.

Pourtant je dois rendre justice à mon honorable ami pour avoir réduit de moitié les droits sur le ciment en 1912. Je ne répèterai pas les arguments déjà utilisés pour montrer que cette réduction a synchronisé, pour me servir de l'expression même du ministre, avec l'élection provinciale de la Saskatchewan. Mais, pour répondre à ceux qui prétendent que la protection n'a aucune influence sur la cherté de l'existence, je dirai que si c'est vrai, pourquoi le ministre des Finances a-t-il accordé cette réduction de droit sur le ciment dans l'été de 1912. On peut répondre: pour nous en donner davantage. C'est très vrai. Mais si le ministre des Travaux publics était ici, il ne nierait pas qu'en parlant à Régina et par suite à toute la Saskatchewan, il s'est vanté que cette élection du Gouvernement réduirait le prix du ciment dans tout l'ouest du Canada.

Si un abaissement du droit sur le ciment réduit le coût de la construction dans les prairies et abaisse le coût de la vie, le même raisonnement doit s'appliquer aux denrées alimentaires, aux instruments aratoires et à tout ce qu'abrite un tarif protecteur.

M. BURNHAM: Devons-nous comprendre que l'honorable député demande l'admission en franchise de tous ces produits?

M. NEELY: Je crois souffrir d'une légère attaque de sourdité, plus particulièrement de l'oreille gauche. Dans le moment, je ne puis pas répondre à une question qui demanderait une demi-heure d'explications, mais j'y répondrai au cours de mes remarques.

Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances a prétendu que la politique nationale, introduite par sir John Macdonald, était une politique de protection à laquelle il ne fallait rien changer. Si c'est l'idée qu'il se fait de la politique nationale, je ne partage pas sa manière de voir. Je conseillerais au ministre des Finances et à l'honorable député de Waterloo-nord (M. Weichel) d'étudier l'histoire politique de leur pays. S'ils lisaient le discours prononcé par sir John Macdonald, lorsqu'il a proposé sa politique nationale, ils verraient qu'un de ses principaux arguments, était que le Canada devait s'entourer d'un haut tarif protecteur, afin d'obliger nos voisins les plus rapprochés de nous accorder des conditions plus avantageuses que celles que nous avions pu obtenir jusqu'alors.

Le ministre des Finances ou quelques-uns de ses amis prétendent-ils que l'offre de réciprocité contenue dans la politique nationale n'était pas un article de ce tarif aussi important que tous les autres articles? Si l'honorable ministre relit ce discours de sir John A. Macdonald, il constatera que la protection n'était qu'un moyen d'atteindre un but et ce but c'était d'obtenir la libre admission des produits canadiens sur le marché américain. Je suppose que mon honorable ami a tout intérêt à ne pas remonter aussi loin dans l'histoire du Canada.

L'honorable député de Waterloo-nord n'a pas osé répondre à la question que lui a posée l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Je n'entreprendrai pas, à l'exemple de mon honorable ami, d'expliquer la différence entre la protection et le libre-échange. Aux membres du Gouvernement qui ont obtenu le pouvoir en combattant la réciprocité, je dirai que bien que plusieurs d'entre nous puissent être partisans des doctrines libre-échangistes, nous ne sommes pas des iconoclastes comme ils ont voulu nous représenter aux yeux des électeurs. Nous nous rendons compte que ce pays se trouve dans des conditions particulières et que ces conditions ont existé depuis que le Canada est devenu une nation.

Sur notre frontière sud, nous avons un pays de 100,000,000 d'habitants qui pendant de longues années s'est entouré d'un tarif protecteur très élevé. Les canadiens ne sont certainement pas disposés à admettre qu'ils sont plus arriérés que leurs voisins en matière de commerce. Le ministre des Fi-

nances, dont j'ai lu le discours très attentivement d'un bout à l'autre, fait l'éloge de la protection pour le Canada, mais il ne fait même pas allusion à la direction de l'opinion publique aux Etats-Unis. Quelles que puissent être nos préventions contre ce pays, nous devons reconnaître que le peuple américain est un grand peuple et qu'il a fini par s'apercevoir qu'il s'était trompé. A l'heure présente, le président et le Gouvernement sont à l'œuvre et recherchent les moyens les plus expéditifs pour se débarrasser de la protection qu'ils ne croient plus nécessaire ni même avantageuse à leurs industries.

Je répète que les modifications apportées au tarif par le ministre des Finances ont causé un grand désappointement dans le pays. Il n'y a pas le moindre doute que les ministres comprennent parfaitement les aspirations de la population de l'Ouest sur les questions discutées par le ministre des Finances. Mon honorable ami peut être certain que les cultivateurs de l'Ouest ne se tromperont pas sur la signification des résolutions qu'il nous a soumises, concernant le tarif, car si l'on relit toute la liste des changements faits, que trouvons-nous? Nous constatons une concession insignifiante donnée, et toutes les autres demandes raisonnables et légitimes, faites par les cultivateurs, ont été ignorées, pendant que d'un autre côté, de nombreux changements ont été apportés pour augmenter la protection sur les produits manufacturés.

Certains orateurs de la droite ont reproché aux cultivateurs de l'Ouest de ne pas vouloir supporter leur juste part des impôts. Cette prétention est absurde et je dirai même que c'est une calomnie à l'adresse de la population de l'Ouest. Cette dernière ne refuse pas de supporter sa juste part des impôts, mais elle exige d'être traitée avec justice par le Gouvernement actuel ou tout autre gouvernement. Si c'est l'intention de nos gouvernants de faire des lois pour l'avantage de certaines parties du pays, le plus tôt ceux qui sont négligés s'en rendront compte, le mieux ce sera.

Les cultivateurs de l'Ouest sont les pionniers qui ont ouvert à la colonisation le sol vierge des prairies, qui ont enduré toutes sortes de misères et de privations, qui ont souffert de la faim et du froid. Plusieurs d'entre eux sont allés s'établir à quarante, cinquante et cent milles de tout chemin de fer, dans l'espérance qu'un jour on leur donnerait des voies de communication. Ces rudes pionniers ont peiné et travaillé dans l'attente de jours meilleurs. Aujourd'hui nous avons dans beaucoup d'endroits de meilleurs moyens de transport, mais que voyons-nous? Nous constatons que ceux qui ont enduré toutes ces privations ont réussi à acheter des chevaux et des voitures qu'ils remplissent du plus beau blé du monde. Mais après avoir expédié ce blé sur le marché ils s'aperçoivent que le prix qu'ils en reçoivent couvre à peine les frais de production. Parce qu'un certain nombre de bâtiments ont été construits à quelques milles à l'est de Winnipeg, parce que certains capitalistes des provinces de l'Est ont entrepris d'accroître leur fortune en moulant le blé des cultivateurs, le ministre des Finances répond à ces derniers: Les capitalistes de l'Est qui ont construit des minoteries pour moudre votre blé m'informent que ce ne sera pas un avantage pour vous d'avoir libre accès sur le marché américain. Il est vrai que les minotiers sont peu nombreux et qu'il y a beaucoup de cultivateurs; il est vrai que ceux-ci se sont déclarés à l'unanimité en faveur de la libre admission du blé, mais le ministre des Finances préfère s'incliner devant les désirs des minotiers. Je ne perdrai pas mon temps et celui de la Chambre à discuter le pour et le contre de cette question. Je me bornerai à demander si les cultivateurs de l'Ouest ne sont pas les meilleurs juges dans cette question. Qui peut savoir mieux qu'eux s'il serait à leur avantage d'expédier aux Etats-Unis le produit de leur travail? S'il y avait un referendum sur cette question du blé en franchise, dans les provinces de l'Ouest,—y compris les villes comme Winnipeg, Régina, Moosejaw, Edmonton et Saskatoon—95 p. 100 de la population voteraient en faveur de l'abolition du droit sur le blé. Cependant, parce que quelques minotiers à l'est de Winnipeg, qui l'an dernier ont réalisé des profits variant entre 30 et 60 p. 100, ne veulent pas que les cultivateurs aient un libre accès sur le marché américain, le ministre des Finances leur donne raison.

Cette question n'est pas du tout une question politique. Si j'en parle avec une certaine chaleur, c'est parce que je suis intimement convaincu de la justice de la cause des cultivateurs. Je suis passablement au courant de la situation dans l'Ouest et je sais qu'elle est loin d'être satisfaisante. S'il y avait de la politique dans cette question, comment le ministre des Finances expliquera-t-il que le 12 janvier dernier, la législature du Manitoba a adopté à l'unanimité une résolution demandant l'aboli-

tion du droit sur le blé et les produits qui en dérivent? Quel était le but de la législature du Manitoba en votant cette résolution? L'honorable député de Souris (M. Schaffner) n'osera pas soutenir que son chef politique, dans la province du Manitoba, n'est pas un patriote. Sir Rodmond Roblin a été fait chevalier par le roi tout récemment, parce qu'il était un patriote canadien aux idées larges et il n'aurait certainement pas voulu demander à cette Chambre de faire des lois en faveur de l'Ouest au détriment de l'Est ou en faveur de l'Est au détriment de l'Ouest; et cependant, la législature du Manitoba a adopté à l'unanimité une résolution demandant au Parlement fédéral d'accorder aux cultivateurs des prairies l'abolition des droits sur le blé.

J'ai saisi la Chambre de cette question lors du débat sur l'adresse et l'on m'a répondu que le moment était mal choisi. J'y reviens aujourd'hui parce qu'on m'a dit alors que le moment d'en parler serait lors du débat sur le budget. Je regrette d'avoir à dire que je n'ai pas obtenu plus de satisfaction aujourd'hui que l'autre jour, et pourquoi? Les cultivateurs de l'Ouest ont reposé trop de confiance dans leurs représentants qui appuient le Gouvernement ou en font partie. Nous avons cru que nous pourrions obtenir justice avec l'aide du ministre des Travaux publics, du ministre de l'Intérieur, du solliteur général, qui est un brillant partisan du Gouvernement, s'il ne fait pas partie du cabinet, de l'honorable député de Brandon (M. Aikins) et de l'honorable député de Calgary (M. Bennett), dont nous attendions de grandes choses qui ne se sont pas réalisées, bien que nous vivions encore dans l'espérance. L'Ouest attendait beaucoup de l'honorable député de Calgary. Il devait lutter pour le développement de nos ressources naturelles, mais il n'a pas encore commencé.

Il croit en le blé en franchise. Je comprends que c'est ce qu'il a déclaré à ses électeurs, au cours de l'été dernier. Jusqu'à présent, il n'a pas été question de cela. Mais il est d'autres obstacles dans le chemin et c'est plus tard que nous entendrons peut-être le lion rugir. Chacun de ces honorables députés, l'honorable représentant de Souris (M. Schaffner), l'honorable député de Lisgar (M. Sharpe), mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) et l'honorable représentant de Prince-Albert (M. McKay), tous partisans du Gouvernement, savent parfaitement que ce que j'avance, au sujet du sentiment qui prévaut dans l'Ouest, est absolument exact.

[M. Neely.]

Si mes honorables amis n'y ajoutent pas foi, qu'ils lisent les articles de rédaction du "Telegram", de Winnipeg, qui, ainsi que tout le monde le sait, n'est pas un journal libéral, mais bien l'organe officiel des conservateurs dans la province de Manitoba. Qu'ils lisent, par exemple, l'article de rédaction que cette feuille a publié dans son numéro du 13 avril et qu'y trouveront-ils? Des phrases dans le sens que j'indique, et je crois que cet article exprime très honnêtement l'opinion qu'entretient sur ce point la population de l'Ouest:

> Il n'existe pas d'esprit de clocher condamnable dans l'Ouest. Dans le cas contraire, il se ferait jour en exprimant le mécontentement qu'il a éprouvé du refus du Gouvernement d'accorder une diminution plus substantielle des droits sur les instruments aratoires.

Plus loin:

> Mais l'ensemble presque du débat engagé sur le blé en franchise a donné une note qui représentait étrangement une confusion des intérêts de l'Est avec les intérêts nationaux. On a résolu un problème d'une importance primordiale pour l'Ouest, en tenant compte de l'Est plutôt que l'Ouest, ou que d'un point de vue strictement national. La franchise du blé est ce que demande le cultivateur de l'Ouest, qui est le grand producteur de blé du pays. Elle est maintenant à sa portée, sans les inconvénients qui résulteraient d'une attitude qui compromettrait l'indépendance fiscale du pays, tel qu'on voulait le faire par la réciprocité. Le cultivateur de l'Ouest estime qu'il bénéficierait de l'admission en franchise de son blé sur les marchés des Etats-Unis.
>
> Voilà ce que l'Est ne nie pas, mais on prétend que l'industrie des minoteries et celle des transports ne pourraient être affectées déplorablement et ces intérêts, l'Ouest ne peut ignorer qu'ils sont les essentiels de l'Est. Le cultivateur de l'Ouest ne peut à bon droit s'empêcher de demander pourquoi on s'attendrait à ce que l'Ouest maintînt la prospérité de ces intérêts propres à l'Est, grâce au maintien d'un tarif qui non seulement ne le protège pas, mais qui, en outre, lui ferme l'entrée d'un marché considérable et avantageux. On doit se rappeler, à ce propos, que l'Ouest acquitte déjà sa grande part de la prospérité des intérêts du transport et cela, sous la forme d'un tarif de transport qui est, quant aux marchandises, beaucoup plus élevé que ne l'est celui réclamé dans l'Est.

L'auteur de cet article du "Telegram" de Winnepeg ne peut certainement pas trouver de raison qui excuse l'attitude prise par le Gouvernement, en rejetant la demande des cultivateurs en faveur du blé en franchise. Cet organe dit, aussi ouvertement qu'il est possible de le faire, que ce refus ne représente ni plus ni moins qu'une concession faite aux intérêts des minoteries qui sont essentiellement des intérêts qui s'exercent dans l'Est.

On nous accuse, nous, membres de la gauche, de soulever des problèmes qui

mettent en lutte l'Est et l'Ouest du pays. Ce n'est certainement pas là ce que nous essayons de faire. Si ces problèmes ont été soulevés, c'est la faute des honorables membres de la droite, parce que le ministre des Finances savait parfaitement l'effet que produirait, par les membres de la gauche, sa déclaration qu'on n'accorderait pas au producteur de blé de l'Ouest canadien l'entrée en franchise de ce produit au marché des Etats-Unis. Qu'a-t-il fait, au cours de ce débat? Il a fait se lever des députés représentant des comtés ruraux d'Ontario pour enseigner aux cultivateurs de l'ouest du Canada la manière de cultiver leurs terres et pour nous donner, non pas la franchise du blé, mais une foule de conseils sur des questions auxquelles la plupart d'entre eux n'entendait goutte?

Ces députés se sont moqués de la culture mixte dont ils ne connaissent pas le moindre détail et ils ont prouvé qu'ils ignorent l'état de choses qui existe dans plusieurs régions de l'Ouest. On les fait se lever pour cela et pour dire que l'Ouest a reçu de l'Est, jusqu'à ce jour, un traitement juste et équitable et le reste. Cette sorte de discussion ne ressemble en rien à un débat fructueux. Elle n'est pas de mise en cette enceinte.

Dans l'Ouest, nous croyons que le Canada est un pays uni, et, pour ce motif, nous croyons que ce Gouvernement, étant donné surtout qu'il accorde ou qu'il se propose d'accorder aux manufacturiers de l'Est des privilèges importants sous la forme d'augmentations dans le tarif, et en inscrivant à ce tarif de nouveaux articles qui n'ont pas profité jusqu'ici de ses avantages, aurait pu se permettre d'accorder aux cultivateurs de l'Ouest la seule chose qu'ils désirent le plus vivement, aujurd'hui, l'accès libre de leur blé aux marchés des Etats-Unis.

Nous pensons que le Gouvernement aurait dû agir en cette façon, parce que, bien qu'on eût soulevé des objections contre la convention de réciprocité, en arguant que c'était là en quelque sorte un traité entre deux pays qui pourrait susciter des complications et des désagréments et le reste, tout ce que ce Gouvernement avait à faire, en vue d'accorder aux cultivateurs de l'Ouest l'avantage du marché des Etats-Unis, c'était, lorsque les propositions relatives au tarif furent déposées, d'autoriser le ministre des Finances à dire simplement: nous nous proposons d'enlever le droit sur le blé et sur les dérivés du blé entrant dans le Dominion du Canada. Par le fait même, notre blé et ses dérivés seraient admis en franchise aux marchés des Etats-Unis.

Où en sommes-nous? On nous dit qu'on ne devrait pas permettre à notre blé de pénétrer aux Etats-Unis. Pourtant une certaine quantité de ce blé se rend déjà au marché des Etats-Unis. Quant aux autres céréales que nous récoltons, l'avoine, le lin et l'orge, que constatons-nous? Le Canada a refusé la réciprocité à laquelle il ne saurait souscrire, aujourd'hui; mais quel est l'état des choses qui nous confronte? Je veux m'adresser aux membres de cette Chambre qui viennent de la province d'Ontario et qui ont été élus en faisant appel au sentiment national et patriotique. Le tarif Wilson-Underwood a baissé à six cents le boisseau le droit sur l'avoine, le 3 octobre de l'année dernière. Que s'est-il produit dans l'Ouest du Canada, depuis cette date? A la fermeture de la navigation, on avait expédié sur le marché des Etats-Unis où on les avait vendus, 20,000,000 de boisseaux d'avoine de l'Ouest, dont la plus grande partie fut consommée dans ce dernier pays.

Depuis lors, on a expédié au même marché de 5,000,000 à 10,000,000 de boisseaux d'avoine et 10,000,000 de boisseaux ont été expédiés par la suite. Chaque boisseau de cette avoine a rapporté 6 cents au trésor des Etats-Unis. Si l'on calcule 25,000,000 de boisseaux, on trouve que les cultivateurs de l'ouest du Canada ont payé $1,500,000 au trésor des Etats-Unis, cette année, quant à la récolte de l'avoine seulement. Ce n'est certainement pas la récolte principale de l'ouest du Canada. Est-ce agir avec patriotisme, est-ce promouvoir le patriotisme, est-ce travailler à resserrer les liens qui doivent nous unir à l'empire et dont nous entendons parler si hautement par des impérialistes, tels l'honorable représentant de Brantford (M. Cockshutt) et d'autres honorables membres de cette Chambre, que forcer nos concitoyens d'expédier leur avoine et les autres céréales qu'ils récoltent aux Etats-Unis et de payer grassement le privilège d'enrichir le trésor des Etats-Unis? Qu'on prenne le droit imposé sur le lin, par exemple. Si je comprends bien, le tarif Underwood diminue à 20 cents le droit sur le lin. Tout le monde, dans l'Ouest, sait que le grand pourcentage du lin que nous récoltons va aux Etats-Unis, qu'importe le droit auquel il est soumis, parce que c'est là que se trouve la demande. Quel avantage spécial le Canada peut-il retirer, en obligeant le producteur de lin des prairies de l'Ouest, s'il avait le privilège d'épargner ces 20 cents par boisseau de son lin.. .

M. BLAIN: L'honorable député me permettra-t-il de lui demander pourquoi l'ancien gouvernement a imposé un droit de 10 cents pour chaque boisseau de lin?

M. NEELY: Je ne puis voir l'à-propos de la question posée par l'honorable député.

M. BLAIN: Je n'ai pas voulu interrompre, mais je désirais simplement me renseigner sur ce point.

M. NEELY: Je puis répondre qu'il y a, ici, des membres du Gouvernement qui sont plus en état de fournir ce renseignement à l'honorable député.

M. BLAIN: Des membres de l'ancien gouvernement, n'est-ce pas?

M. NEELY: Oui. Je n'ai pas fait partie de l'ancien gouvernement et c'est aussi le cas de l'honorable député de Peel (M. Blain). Quant à la présente administration, je puis imaginer—bien qu'on ne me l'ait pas dit—que l'ancien gouvernement a imposé un droit sur le lin, pour la même raison qui l'a engagé à enlever la clause réciprocitaire du tarif—à seule fin de se trouver, un jour, en état d'en arriver à une entente avec les Etats-Unis, lorsque ces derniers voudraient étudier une convention tendant à la réciprocité. Je ne puis trouver d'autre raison. Mais je crois que la convention de réciprocité proposée, en 1911, répond à la question de l'honorable député. En effet, par ce traité on projetait de faire absolument disparaître le droit sur le lin et sur d'autres céréales, et si ce traité avait été adopté, le producteur de lin de l'Ouest canadien recevrait au moins 20 p. 100 de plus pour chaque boisseau de lin qu'il vend aux Etats-Unis, aujourd'hui. Sans doute, au sujet de ces item se rapportant au lin, à l'orge et à l'avoine, nous devons tenir compte de l'état de chose tel qu'il existe réellement, parce que le tarif Wilson-Underwood ne relève ni de ce Gouvernement ni de la population du Canada, c'est un tarif arrêté par les Etats-Unis. Quant au blé, nous nous trouvons dans une posture différente, car les Etats-Unis s'en tiennent encore à leur offre de réciprocité, dans le cas du blé et des dérivés du blé. Lorsqu'il devint membre de ce Gouvernement, le ministre des Finances a tenté de bien faire comprendre à la population de ce pays qu'il lui incomberait de voir à ce qu'on traitât avec justice les divers intérêts du pays, et qu'il s'efforcerait de faire en sorte de protéger la population contre les empiètements des coalitions et des grands capitalistes de ce pays. Comment a-t-il rempli cette promesse? Il sait que le blé en franchise signifie que les minotiers devront payer aux cultivateurs un prix un peu plus élevé le blé que ces derniers récoltent, alors que les consommateurs achèteront leur farine à un prix grandement abaissé. Cependant le ministre des Finances non seulement a rejeté la demande du cultivateur de l'Ouest réclamant le blé en franchise, mais il a encore, je crois, refusé de se rendre à la prière de ses propres partisans, en cette Chambre, sous ce rapport.

On voit donc que si le ministre des Finances se montre fort chatouilleux quand on lui reproche, tant à la Chambre qu'au dehors, de représenter certains intérêts au sein du cabinet, d'être en quelque sorte aux gages de certaines gens, son attitude sur la question de la libre importation du blé ne laisse planer aucun doute sur les sentiments qu'il nourrit à l'égard de la masse des cultivateurs de l'Est aussi bien que de l'Ouest. Il y a communauté d'intérêts entre le cultivateur de l'Est et celui de l'ouest des Grands lacs.

De tous les cultivateurs que l'on a induits à voter contre la réciprocité commerciale, je remarque qu'il en est aujourd'hui un grand nombre qui ne dédaignent pas d'accepter un prix plus rémunérateur des bœufs et des porcs qu'ils expédient aux Etats-Unis. Tout le long de la frontière, dans l'Ontario, dans Québec, dans les Provinces maritimes, partout on en fait autant. Les divergences d'opinion disparaissent dès qu'ils s'agit d'encaisser de l'argent. Depuis que le Gouvernement actuel est au timon des affaires, on a eu soin de bien mettre en lumière les très graves dangers que comportait la convention de commerce; mais quel tort a-t-on fait au Canada en permettant à nos cultivateurs de vendre leur bétail aux Etats-Unis?

M. BRADBURY: Sous un régime de réciprocité?

M. NEELY: L'honorable député craint-il qu'advenant l'abolition du droit sur le blé le blé américain n'inonde notre marché?

M. BRADBURY: L'honorable député parlait tantôt de bétail.

M. NEELY: C'est vrai, et j'en parle encore. L'honorable député redouterait-il la libre importation du bétail? S'il tient à s'éclairer un peu là-dessus, il n'a qu'à lire les journaux qu'il reçoit de l'Ouest. J'ai en ce moment sous les yeux un numéro du "News Telegram", journal conservateur publié à Calgary; j'y lis qu'au cours du mois dernier il s'est expédié pour $750,000 de bestiaux et de porcs, la majeure partie étant exportée aux Etats-Unis.

M. BRADBURY: Des animaux d'engrais.

M. NEELY: Les porcs sont-ils compris dans le bétail d'engrais? Bien que le "News Telegram" de Galgary soit un journal conservateur, il ne trouve pas de mal à cet état de choses. Le représentant d'Ontario-sud (M. Smith) s'est plu à signaler le danger des relations de commerce avec la grande république voisine; je me demande comment on pourra bien y mettre fin si les Etats-Unis décident d'abolir les droits sur l'avoine, l'orge et le blé.

Prétendre que la libre importation du blé amènera la ruine des industries canadiennes, la banqueroute des chemins de fer et des compagnies de transport du Canada, c'est tenir un langage digne d'esprits mesquinement étroits et non de personnes qui se font une juste conception des ressources de nos vastes territoires de l'Ouest.

J'ai par devers moi un article qui a paru dans l'"Industrial Canada", organe officiel de l'association des manufacturiers canadiens. Cet article a été publié sous le titre "Free Wheat", je m'abstiendrai d'en donner lecture. Après avoir dit que les cultivateurs de l'Ouest ont d'abord réclamé la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et demandent maintenant l'abolition du droit sur le blé, l'auteur fait observer que les deux choses sont incompatibles; que si l'on construit le chemin de fer pour faire ensuite en sorte qu'ils exportent librement leur blé aux Etats-Unis, le trafic du chemin de fer ne trouvera pas d'aliment. Combien ce raisonnement paraît absurde quand on songe qu'il n'y a actuellement en culture que 10 ou 12, tout au plus 15 p. 100 des terres de l'Ouest canadien.

Si l'on pouvait démontrer à la population de l'Ouest et aux Américains qui viendraient s'y établir, s'ils avaient quelque certitude à l'égard de l'avenir réservé à cette partie du pays; si l'on pouvait leur démontrer, dis-je, qu'ils auront à leurs dispositions des moyens suffisants de transport pour l'exportation de leurs produits en Angleterre et ailleurs, et qu'ils jouiront en outre du libre accès du débouché que leur offre la république voisine avec ses 100,000,000 d'habitants, je ne crains pas d'affirmer que le volume de la production s'accroîtrait en des proportions telles, que toutes les voies ferrées de l'Ouest auraient autant et même plus de trafic qu'il ne leur en faudrait. Pour que le ministre des Finances vienne nous dire qu'il faut terminer l'établissement de nos voies de transport avant de songer à abolir les droits sur le blé et les produits qui en dérivent, il faut qu'il se fasse une bien fausse conception des ressources du pays dont il a mission de diriger les affaires de concert avec ses collègues du cabinet.

Je le répète, je n'entends pas discuter la question de l'abolition du droit sur le blé. Ce serait d'ailleurs peine bien inutile, puisque le Gouvernement a arrêté sa détermination à cet égard, et décidant de prêter l'oreille aux uns et de la fermer aux autres. A quoi bon donner de la tête contre un mur de pierre? La question se trouve tranchée par l'exposé du ministre des Finances, et je crois bien que lorsque viendra le moment de voter, les députés ministériels de l'Ouest approuveront le Gouvernement de n'avoir pas fait droit à cette demande des cultivateurs. Si, au contraire, ils votaient suivant leurs convictions, la majorité ministérielle sur cette question serait bien mince; mais il y a lieu de prévoir qu'ils n'en feront rien. Je tiens à leur faire savoir que la façon dont ils voteront importe assez peu. Ils savent eux-mêmes que d'ici à quelques jours beaucoup de leurs représentants vont dévorer les journaux pour voir si leurs représentants à la Chambre sont hommes à faire passer l'intérêt de parti avant les revendications des neuf dixièmes de leurs commettants.

La question est posée de façon claire et précise: le ministre des Finances nous dit qu'il faudra attendre que l'établissement de nos chemins de fer et autres voies de transport soit terminé. Si d'ici là les choses restent en l'état où elles sont depuis deux ans, je crois bien que le pays sera replongé dans la situation où il se trouvait en 1896, à l'époque où les libéraux furent portés au pouvoir.

M. W. H. SHARPE: Il y a un instant, l'honorable député disait de certaines minoteries canadiennes qu'elles ont réalisé des bénéfices représentant jusqu'à 60 p. 100 de leur capital. Je serais curieux de savoir sur quoi il fonde une telle assertion.

M. NEELY: Dans le "Montreal Standard", édition du 14 avril 1914, un correspondant affirme de façon catégorique que les minoteries de la Lake of the Woods Company et de la compagnie Ogilvie ont, l'an dernier, réalisé des bénéfices représentant de 30 à 60 p. 100 de leur capital. Je suppose que les renseignements fournis par ce journal proviennent de source assez certaine.

M. SHARPE: Cette assertion est-elle faite dans un article de la rédaction?

M. NEELY: Non; elle se trouve dans un article publié en deuxième page.

M. SHARPE: Quel en est l'auteur?

M. NEELY: Le nom du collaborateur n'est pas donné, mais le journal doit le connaître et savoir que c'est celui d'une personne assez digne de foi, puisqu'il publie son article. Cet article est signé: "Consommateur canadien".

M. SAMUEL SHARPE: L'auteur aurait dû signer: "Libéral canadien".

M. NEELY: Le "Montreal Standard" est un journal conservateur, et si l'allégation n'était pas rigoureusement exacte, on n'eût pas manqué de la relever, car ce journal et les autres organes du parti conservateur ne sont pas sans savoir qu'à l'heure actuelle la question de la cherté de la vie suscite certains embarras au Gouvernement fédéral.

Je ne m'étendrai pas sur la question du droit sur les machines agricoles, ayant déjà eu l'occasion d'aborder ce sujet lorsque mon honorable collègue de Moosejaw (M. Knowles) déposa son projet de résolution. L'objet principal d'un tarif est, à ce que je comprends, de permettre aux industries naissantes de s'implanter là où elles sont susceptibles d'acquérir quelque développement et de devenir aptes à soutenir la concurrence des industries similaires de l'étranger.

L'autre jour, en faisant des recherches dans les Débats de 1906-07, il m'est tombé sous les yeux une excellente définition de la protection que le représentant de Brantford (M. Cockshutt) donnait alors au cours de la discussion sur l'exposé budgétaire. Depuis le jour où l'on inséra les mots "protection adéquate" dans le programme conservateur formulé à Halifax, je me demandais sans cesse ce qu'il fallait entendre par là. C'est le discours de l'honorable député qui m'en fournit l'explication comme suit:

> Je ne me donne pas pour un protectionniste à outrance, mais je suis en faveur d'une somme suffisante de protection. On m'a parfois demandé de dire ce que j'entends par protection adéquate, et j'ai répondu que cette protection est celle qui protège réellement. Je m'explique. Si vous me demandez comment je me vêtirai aujourd'hui, je vous répondrai en vous demandant quel temps il fera; si vous me le dites, je saurai comment je devrai m'habiller. S'il fait froid, je mettrai un lourd pardessus; si la température n'est pas trop basse, je mettrai un pardessus léger, et s'il fait chaud, je n'en mettrai pas. Il en est ainsi du tarif.

Voilà ce que mon honorable ami entend par "protection adéquate". S'il fait froid, il met un lourd pardessus; si la température n'est pas trop rigoureuse, il endosse un pardessus léger; s'il fait chaud, il n'en met pas, et je suppose qu'il doit aller en bras de chemise quand la chaleur devient accablante.

Cela sonne comme une proposition très raisonnable. Avec cette définition présente à son esprit, l'honorable député de Brantford voudra-t-il nous dire quand considère-t-il qu'il fera assez chaud en ce pays pour que le Gouvernement abolisse les droits sur les instruments agricoles? Quelle sorte de température lui faut-il? Quel dégré de chaleur faudra-t-il attendre? Devrons-nous attendre la température torride des tropiques, ou, comme l'a suggéré mon honorable ami, devrons-nous laisser ce monde afin de trouver un endroit assez chaud pour satisfaire l'honorable député de Brantford? Je crois, après tout, que c'est une assez bonne illustration, si nous devons avoir un tarif protecteur, de ce que devrait être son objet. Le ministre des Finances a déclaré au député d'Assiniboïa que pour être logique il ne pouvait demander l'abolition des droits sur les instruments agricoles sans demander tout simplement le libre-échange absolu. Cela ne me semble pas très logique. Cela ne tombe pas du tout dans la définition que mon honorable ami de Brantford a donnée de la "protection adéquate". La protection adéquate est celle qui vous donne les moyens de porter un pardessus aussi long que vous le désirez, quand vous le désirez, et vous permet ensuite de l'enlever dès qu'il fait assez chaud et que vous pouvez vous en dispenser. Quand viendra-t-il ce temps, d'après mon honorable ami, où il fera assez chaud pour l'industrie agricole du Canada, pour lui permettre de laisser son pardessus de côté? On accuse les députés siégeant de ce côté-ci de la Chambre de demander l'abolition de tous les droits d'importation parce que nous demandons l'entrée en franchise des instruments agricoles. Je répudie une telle accusation. Quelles que soient mes théories, quelles que soient mes idées économiques, je reconnais que nous devons compter avec les conditions existantes en ce pays et nous gouverner d'après ces conditions. Mais y a-t-il un homme, dans cette Chambre, qui puisse affirmer, parce qu'un amendement a été proposé pour l'admission en franchise des instruments agricoles, que l'industrie de la fabrication des instruments agricoles n'est pas tout à fait différente des autres industries de ce pays? Pourquoi avons-nous entouré ce pays d'un mur qui s'appelle le tarif? Pour nous protéger, principalement contre les importations des Etats-Unis quand nous n'avons pas le privilège correspondant d'y exporter. Pour-

quoi le tarif Wilson-Underwood a-t-il été fait?

Parmi les articles que ce tarif admet en franchise se trouvent les instruments agricoles. Leur entrée est absolument libre, de sorte que, aujourd'hui, par ce qui est presque un impôt d'exportation, le cultivateur canadien ne peut pas vendre aux Etats-Unis le surplus de son blé; il est aussi forcé de payer des droits sur les instruments agricoles qu'il achète, en dépit du fait que les gens qui fabriquent ces instruments n'ont pas seulement le marché domestique, mais aussi un marché de 100 millions d'habitants de l'autre côté de la frontière. Ce marché n'a-t-il pas des avantages pour les manufacturiers canadiens? Mon honorable ami a, pendant des années, je ne sais combien, envoyé de l'autre côté de la frontière des expéditions considérables d'instruments de sa propre fabrication et a payé quinze pour cent de droits de douane; un cultivateur près de Saint-Paul pouvait acheter une charrue à un prix beaucoup plus bas que ne le pouvait un cultivateur du Manitoba, en dépit du fait que cette charrue avait payé un droit de quinze pour cent pour traverser la frontière internationale.

M. COCKSHUTT: Qui a payé le droit dans cette circonstance?

M. NEELY: Je ne me soucie guère de qui a payé les droits; c'est un vieil argument que nous avons entendu souvent. Le point essentiel, c'est que le cultivateur américain a acheté une charrue à meilleur marché que le cultivateur canadien, après que des droits eurent été payés sur la charrue. Que ces droits aient été payés par mon honorable ami ou par la personne qui a acheté la charrue de lui, la chose n'a pas d'importance. Mon honorable ami y trouvait son profit et ceux qui vendaient son article aux Etats-Unis réalisaient aussi un profit, et une proportion de quinze pour cent allait dans les coffres du gouvernement des Etats-Unis, et malgré tout cela, le cultivateur américain pouvait avoir une charrue à meilleur marché que le cultivateur canadien. Mon honorable ami doit se réjouir de la disparition de ce droit de quinze pour cent, parce que, s'il n'en retire pas un profit, quelqu'un doit le retirer. Il dit que c'est un pauvre marché. Est-ce bien un pauvre marché? Comment se fait-il alors que la compagnie Massey-Harris, ou ceux qui ont la haute main sur cette compagnie, soient allés, il y a deux ou trois ans, à Batavia, New-York, et aient acheté la majorité des intérêts dans une grande fabrique d'instruments agricoles qu'aujourd'hui ils dirigent et exploitent.

Si les manufacturiers canadiens d'instruments agricoles souffrent un certain préjudice à cause de leur éloignement de leur marché naturel, l'Ouest canadien, vu les frais de transport, que dites-vous des avantages qu'ils trouvent dans le libre accès au marché des états de l'Est, ou ils n'ont pas à payer un sou de droits? Quelques-uns des messieurs sur les banquettes ministérielles disent: Si vous voulez résoudre ce problème en plaçant les instruments agricoles sur la liste des entrées en franchise, vous devez également placer sur cette liste les matériaux bruts qui servent à la fabrication de ces instruments. Qu'avons-nous à faire avec cette question de ce côté-ci de la Chambre? Nous ne sommes pas le Gouvernement du jour. Ce que nous voulons voir faire au Gouvernement, c'est d'admettre le principe que les cultivateurs du Canada, depuis que le Gouvernement des Etats-Unis a enlevé les droits sur l'importation des machines agricoles, ont porté assez longtemps le fardeau des douanes sur chaque instrument qu'ils emploient sur leurs fermes. Il ne nous appartient pas de dire ce qu'il convient de décréter sur les matières brutes. Les membres de ce côté-ci de la Chambre ne désirent aucunement nuire aux industries du pays. Si c'est une industrie indigène nous demandons qu'elle fleurisse. Il y a huit ans, l'honorable député de Brantford disait avec orgueil que l'industrie de la fabrication des instruments agricoles avait atteint un tel développement au Canada qu'elle pouvait rivaliser avec celles du monde entier sur n'importe quel marché. Si elles pouvaient affronter une telle rivalité, il y a huit ans, il est certain qu'après huit années de prospérité en plus, elles peuvent encore faire face à ces rivaux. Je n'attache pas autant d'importance à la question des instruments agricoles libres qu'au blé libre. Le Gouvernement a refusé une proposition; nous insistons pour qu'il nous accorde l'autre. Il a accordé une réduction de cinq p. 100 sur les lieuses, moisonneuses et faucheuses, mais ces machines ne peuvent faire tous les travaux de la ferme. D'abord, il faut labourer la terre le printemps et l'automne. Le ministre des Finances nous a dit, l'autre soir, qu'il avait étudié la question des machines agricoles, en ce qui concerne les moissonneuses et les faucheuses.

Je me demande pourquoi il n'est pas allé un peu plus loin dans ses études et

ne s'est pas occupé des charrues, des cultivateurs, des semeuses, et autres instruments. Je ne sache pas qu'il soit nécessaire d'aller très loin pour trouver cette raison, mais quelle qu'elle soit, laissez-moi dire au ministre que, si tout ce qu'il a cru pouvoir faire pour les cultivateurs de Québec, d'Ontario et des Provinces maritimes—je m'occuperai de ceux de l'Ouest plus tard—se borne a une réduction de cinq p. 100 sur les moissonneuses et les faucheuses, je crois que pour son propre avantage, surtout pour son avantage politique, mon honorable ami aurait mieux fait de laisser le tarif tel qu'il l'a trouvé.

Il me faut encore traiter un item et j'aurai fini. Au cours de ces derniers jours—je suppose que les autres députés de l'Ouest peuvent en dire autant—j'ai reçu un grand nombre de lettres et requêtes venant de différents groupes de ma division électorale, des cultivateurs et autres, protestant en particulier contre un item du nouveau tarif, l'item sur les produits du fer et de l'acier. J'avais déjà étudié cette question avant de recevoir ces lettres, et j'en étais venu à la conclusion que s'il y avait un article du budget qui n'avait aucune justification c'était bien cet article imposant un droit sur les tiges en fil de fer. Comme la Chambre le sait, et comme le ministre des Finances nous l'a dit l'autre soir, il n'y a que deux usines en ce pays fabricant les tiges en fil de fer. Ces tiges sont la matière brute servant à la fabrication d'autres matériaux, comme les clous de broche, les vis, etc. Ces deux compagnies sont la Dominion Iron & Steel Company et la Steel Company of Canada, située, je crois, à Hamilton.

La Steel Company of Canada est la combinaison de plusieurs compagnies qui se sont amalgamées. J'ai quelques chiffres ici montrant que si le capital-actions autorisé de cette compagnie est de $35,000,000—$10,000,000 en obligations, $10,000,000 d'actions privilégiées et $15,000,000 d'actions ordinaires, le montant actuel du capital de toutes les compagnies qui se sont amalgamées était dans le voisinage de $10,000,000 seulement—$25,000,000 d'eau; voilà. Sans aucun doute, la même chose pourrait se dire de la Dominion Iron & Steel Company. Cette compagnie a une capitalisation énorme, quelque chose dans le voisinage de $45,000,000. Je ne suis pas surpris que ces compagnies, avec leur énorme capitalisation et leur rendement limité soient obligées de s'adresser au Parlement pour obtenir un droit d'importation sur les tiges de broche afin qu'elles puissent payer un dividende sur leurs actions ordinaires. Le ministre des Finances a exposé la situation au complet et avec franchise. Il a raconté qu'au cours des dernières cinquante années, de petites compagnies indépendantes les unes des autres s'étaient établies à divers endroits, au Canada, à Toronto, à Hamilton et autres endroits, pour la fabrication des produits du fil de fer avec les tiges de broche qui étaient alors libres de tout droit d'importation. Ces petites compagnies indépendantes sont parvenues à s'implanter pour l'unique raison que la Dominion Iron & Steel Company, qui jusqu'à il y a une couple d'années était la seule fabrique de tiges de broche au Canada, ne pouvait dicter les prix.

La compagnie d'acier de Pittsburgh vend ses tiges à des prix raisonnables aux compagnies indépendantes, et celles-ci sont conséquemment en mesure de faire du profit dans la fabrication de leurs articles de commerce. Il y a environ quatre ou cinq semaines, une délégation représentant ces compagnies indépendantes est venue à Ottawa pour avoir une conférence avec le ministre des Finances.

Je crois savoir qu'elles ont exposé leur cause du mieux qu'elles ont pu; elles sont restées à Ottawa pendant quelques jours, et elles ont dit au ministre des Finances que s'il accordait une prime aux manufacturiers de tiges métalliques, ou s'il imposait un droit sur l'importation de cet article, ce qui aurait absolument le même effet, il donnerait à ces deux compagnies, la Dominion Iron and Steel Company et la Steel Corporation of Canada, le moyen de ruiner toutes les compagnies indépendantes qui fabriquent ces tiges. Si la Dominion Iron and Steel et la Steel Corporation of Canada n'avaient voulu dans le passé dire à ces compagnies indépendantes: Il vous dra payer un prix plus élevé pour nos tiges métalliques, elles auraient tout simplement envoyé leurs commandes à Pittsburgh et auraient obtenu leur matière première des Etats-Unis. Mais en vertu des dispositions nouvelles ces compagnies indépendantes ne peuvent plus faire venir leur matière première des Etats-Unis. Quelques-unes, cependant, malgré le tarif, seront obligées d'importer des Etats-Unis les tiges d'acier Bessemer pour la fabrication de certains articles, mais en général elles seront obligées d'acheter leur fil métallique de ces deux compagnies qui seules les manufacturent présentement au Canada. Cette délégation obtint une audience du ministre

des Finances et lui exposa sa cause. Naturellement, le ministre des Finances leur donna l'assurance qu'il veillerait à ce que les compagnies plus petites soient traitées avec justice et ne soient pas obligées de cesser leur fabrication. Tout cela est très beau, mais je persiste à dire que si ses propositions tarifaires deviennent loi, il place toutes les petites manufactures indépendantes de clous dans le pays à la merci des deux grandes compagnies. Et pourquoi? Parce que ces deux compagnies, si je suis bien renseigné, se proposent elles-mêmes de fabriquer du clou. Quel sera alors l'effet du tarif? L'effet sera que ces deux compagnies pourront dire aux compagnies indépendantes: Il vous faudra payer tel prix pour votre matière première, et si elles se décident plus tard à fabriquer elles-mêmes des clous avec le fil métallique, elles pourront, après, obliger les compagnies indépendantes à payer le fil plus cher, abaisser le prix du clou à tel point qu'elles pourront réellement forcer les autres compagnies à cesser leurs affaires.

Est-ce que le ministre des Finances nie que, n'étant pas empêchées ni gênées par son influence ou par une autre, ces compagnies ne pourront pas, grâce à des changements dans le tarif, agir de la sorte. Le ministre des Finances ne répond pas. Il peut avoir la plus grande foi dans les bonnes intentions de ces deux compagnies, mais il est très étrange que les autres manufactures qui sont venues le voir à Ottawa ne possèdent pas la même confiance. Je crois qu'il a été question d'une entente entre les deux grandes compagnies et les autres compagnies indépendantes, à l'effet que si un droit était imposé elles n'élèveraient pas le prix de la matière première, mais je suis informé que l'on ne s'est pas entendu sur ce point, et cependant le ministre des Finances nous demande bien tranquillement d'appuyer sa proposition. Et, monsieur l'Orateur, le résultat final de ce tarif sera que, si ces deux grandes compagnies obligent les autres à fermer leurs portes, le consommateur aura à payer plus cher pour les articles en fer. J'ai écouté avec beaucoup d'attention, et j'ai lu avec grand soin, ce que le ministre des Finances a dit sur cette question, et bien qu'il ait dit qu'il veillerait à ce qu'aucune injustice ne soit faite, il n'a pas dit que si sa proposition devenait loi ces deux compagnies ne posséderaient pas le moyen dont je parle. Je proteste donc parce qu'un grand nombre de mes propres électeurs m'ont demandé de le faire.

Avant de terminer, je veux ajouter que j'ai écouté avec plus ou moins de surprise certaines déclarations de mon honorable ami de Brandon (M. Aikins). Cet honorable député que je regrette de ne pas voir à son siège ce soir n'est pas bien content de ce temps-ci. Il est un de ceux, je crois, qui ne sont pas entièrement satisfaits des propositions du ministre des Finances au sujet du tarif. L'honorable député de Brandon est un conservateur très ferme; il est ce que l'on peut appeler un véritable bon tory dans le fond du cœur, et, ne voulant pas attaquer le gouvernement qu'il appuie, il a cru bon d'attaquer l'ancien gouvernement en nous faisant une revue de l'histoire de l'Ouest. Je ne me propose pas de le suivre sur ce terrain; je me contenterai de dire que l'honorable député de Brandon a vécu dans l'Ouest depuis de très nombreuses années; il a vu les changements qui s'y sont produits avant 1896 et pendant les quinze années suivantes, et j'ai été grandement surpris lorsque je l'ai entendu blâmer l'ancien gouvernement de l'état de choses sérieux qui existe présentement dans l'Ouest.

L'honorable député (M. Aikins) est un des citoyens respectés de Winnipeg et il s'est enrichi dans l'exercice de sa profession. Sous le régime libéral il a vu sa propre ville de Winnipeg, une localité de très peu d'importance, devenir la troisième ville de ce vaste Canada; il a vu l'Ouest se peupler, il a vu se développer les moyens de transport dans tout le pays, il a vu deux nouvelles provinces surgir d'une prairie naguère impraticable, il a été témoin de bien d'autres changements, de bien d'autres choses que le Gouvernement libéral a faites dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest. Il doit même son élection à une mesure que ce gouvernement-là avait proposée et par laquelle il voulait faire le plus grand bien à tout le peuple, aux producteurs comme aux consommateurs.

Il dit que nous n'avons rien fait et il nous rappelle ce qu'a fait le Gouvernement actuel. Je regrette qu'il ait approuvé la décision de la commission des chemins de fer réduisant les taux de transport dans l'Ouest. S'il est une de nos institutions que je pleurerais de voir descendre dans l'arène politique, c'est bien celle-là, car dès lors elle aurait perdu son utilité. Le Gouvernement ne doit pas être du même avis que l'honorable député à ce sujet. Je me rappelle que peu après l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir, le board of trade de Winnipeg institua une enquête et porta une plainte au Gouvernement, et

à la commission des chemins de fer. Celle-ci fit faire l'enquête. Les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta nommèrent un avocat pour représenter la population de l'Ouest devant la commission. Personne ne défendit avec plus de zèle les intérêts de la population de l'Ouest que ne le fit l'avocat nommé pour représenter les deux provinces. Je suis surpris que l'honorable député de Brandon se trouve en si mauvaise posture que pour faire un peu de mérite au Gouvernement actuel il lui faille traîner la commision des chemins de fer dans une discussion de parti.

Si j'ai parlé plus longtemps que je ne m'y attendais, c'est que je tenais à exposer de mon mieux toutes les vues de la population que je représente ici. Je ne crains pas de le dire, les modifications apportées au tarif causent un grand désappointement dans l'Ouest. Il est peut-être trop tard pour les écarter ou remédier au mal.

Je voudrais au moins que l'honorable ministre des Finances, si bien connu pour son impartialité, considérât le revers de la médaille et que son prochain exposé budgétaire contînt plus d'enthousiasme, plus d'espérance, plus de promesse en faveur de la population établie à l'ouest des Grands-Lacs que je n'en trouve dans tout son récent exposé.

M. W. A. CLARKE: (Wellington-nord): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de parler bien longtemps, à cette heure avancée. Je félicite l'honorable député de Humboldt de son long et remarquable discours. Il me semble que tantôt les députés de l'Ouest et tantôt ceux des Provinces maritimes prennent une très grande partie du temps de la Chambre et que, par contre, ceux de l'Ontario ne figurent pas autant dans les débats que l'exigent les intérêts de ceux qu'ils représentent.

Député d'un comté rural, je crois devoir dire quelques mots de cette question de tarif. Je ne saurais répondre au discours de l'honorable député qui vient d'adresser la parole, et d'ailleurs, je n'ai pas l'intention d'essayer d'y répondre. L'honorable député y a probablement dit tout ce qu'il pouvait dire de mieux dans l'intérêt de ses commettants. Je me demande si, quand il a posé cette question: Que signifie protection adéquate? il s'attendait à une réponse. Je ne crois pas qu'il y ait un homme qui puisse répondre à pareille question.

Je ferai toutefois observer à l'honorable député de Humboldt et autres membres de la gauche que le jour où ils se sont écartés de la politique nationale du parti conservateur pour cette politique de libre-échange de 1911, is ont appris au scrutin ce que signifiait une protection suffisante.

Venant, comme je l'ai dit, d'une région exclusivement agricole, je crois devoir exprimer ce que je pense du tarif une fois appliqué conformément aux déclarations de mon honorable ami le ministre des Finances. J'ai été quelque peu surpris l'autre jour de certaines choses qu'a dites l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) au sujet d'un dégrèvement partiel ou total des instruments aratoires. Il a exprimé le regret de ne pas voir à leurs sièges certains représentants des comtés voisins, qui auraient pu formuler leur opinion à cet égard. Il a parlé de la situation faite à son comté par le tarif. Comme on pourra voir au compte rendu des Débats ce qu'il en a dit, je n'ai pas besoin d'en donner lecture. Il nous annonce simplement que les agriculteurs de son comté seraient heureux d'une suppression des droits sur les instruments aratoires; et je n'en suis pas surpris. Si quelqu'un d'entre nous allait dire à ses électeurs de la classe agricole que, par suite d'une suppression de la taxe sur les instruments aratoires, ils les obtiendraient à meilleur marché, la même réponse lui serait faite qu'à l'honorable député si, par là, ils devaient économiser quelques sous. Depuis que la session est commencée, j'ai été ici et là et lorsque je suis arrivé dans mon comté, je n'ai pas entendu un seul cultivateur se plaindre d'un resserrement de l'argent ni d'une stagnation des affaires. Après avoir lu le discours de l'honorable député de Wellington-sud, j'ai cru devoir, pendant mes vacances de Pâques, m'informer de l'état des choses. Dans ce dessein, j'ai vu d'abord les cultivateurs de Wellington-nord et de Wellington-sud. L'un d'eux, qui demeure tout près de la ville où j'habite, et à qui j'ai demandé ce qu'il pensait de l'effet probable du nouveau tarif sur les cultivateurs, m'a dit être surpris des attaques dont il était l'objet, et il a ajouté que, selon lui, les cultivateurs n'avaient pas lieu de se plaindre. J'ai, dit-il, amené à la ville quatre chevaux de charrue pour lesquels j'ai trouvé acheteur à $1,200, ce qui équivaut à $300 par tête.

Quand un cultivateur peut élever des chevaux et les vendre dans une ville voisine moyennant $300 par tête, il ne saurait, à mon sens, avoir grande raison de se plaindre. J'ai engagé, il y a quelque temps, une conversation dans le train avec un homme qui est un des meilleurs amis qu'avait l'honorable député de Wellington-sud. Nous discutions l'abolition de la taxe sur les bestiaux qui entrent aux Etats-Unis. Je savais que c'était un gros marchand de bestiaux,

et je lui ai dit: je suppose que vous allez vendre des bœufs en quantité. Il m'a répondu: J'en ai cent trois à vendre. Je lui ai dit que cela devait représenter une jolie somme, et il en a convenu, en me disant qu'il allait en obtenir 8 cents la livre. Je lui ai dit que la suppression du droit sur le bétail aux Etats-Unis allait lui être très profitable. Sa réponse a été: Malheureusement pour mon parti, les cent trois têtes de bétail qui me valent huit cents la livre et que j'expédie cette semaine ne vont pas aux Etats-Unis, mais à Montréal. Ces animaux n'étaient pas de la qualité que les Etats-Unis demandent au Canada et en vue de laquelle la taxe avait été abolie. Les Américains semblent être joliment renseignés sur ce qu'il leur faut, et le bétail qu'ils veulent est celui qu'ils pourraient faire servir presque à n'importe quelle fin. Nos gens ont eu grandement tort de réduire leurs troupeaux de toute sorte par l'espoir de ce que je crois n'avoir été rien de plus qu'un leurre. Dès que les Etats-Unis en eurent suffisamment de ce bétail importé, non seulement du Canada, mais de l'Argentine—puisque leurs marchés sont ouverts à d'autres qu'à nous-mêmes—on se mit à faire emploi de la tuberculine. On n'avait pas à mettre notre bétail à l'épreuve, mais on le fit pour la même raison que pour les pourceaux lorsque l'on crut qu'il en était venu assez du Canada. Dans cette situation, le gouvernement de Washington prit les mesures que doit prendre tout gouvernement qui a le souci de protéger ses nationaux.

A la dernière session, l'honorable député de Wellington-sud a fait une proposition qui m'a surpris.

Cet honorable député et moi sommes de très bons amis. J'ai pour lui un profond respect, parce que je le considère comme un digne représentant d'une partie du comté dont je représente l'autre partie. C'est pourquoi je ne veux rien dire en son absence que je ne dirais en sa présence. Lors de la dernière session il a parlé du comté de Wellington comme de celui qui donne le plus grand rendement au point de vue de l'élevage. C'est certainement un comté qui fait beaucoup d'élevage. Il a expliqué, et je crois qu'il a été très consciencieux dans ses explications, que, dans les années passées, nous avions trouvé à Buffalo un excellent marché pour nos agneaux et que Buffalo était le marché naturel pour les agneaux expédiés de Wellington. Si je consulte les rapports du marché de ce pays et de celui des Etats-Unis, pour les derniers trois mois, je constate que plusieurs wagons de moutons ont été expédiés de Buffalo au Canada, venant de Buffalo et divers autres points des Etats-Unis. De sorte que, cette fois, l'argument de mon honorable ami est en défaut. Je constate que les plus hauts prix payés pour un agneau à Buffalo sont de $8.40 alors que ces prix sont de $9.85 à Toronto. Voilà des choses qui affectent directement les habitants du comté que je représente, des faits qu'il est de mon devoir de discuter.

J'ai été quelque peu surpris de voir qu'aucun membre de l'opposition ne proposait un amendement au cours de ce débat. Nous avons attendu pour connaître les opinions de ces messieurs, espérant que nous aurions une occasion de nous prononcer sur leur amendement. Je crois possible qu'il ne s'entendent pas entre eux aussi bien qu'ils le désireraient. Le parti libéral a toujours eu pour politique, quand il était dans l'opposition, de réclamer le libre-échange. Je ne crois pas que cela soit nié par aucun député de l'opposition ayant siégé dans cette Chambre pendant un assez long temps. En 1891, quand le chef actuel de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) était dans l'opposition, avant d'arriver au pouvoir, et réclamait le libre-échange, comme on l'a en Angleterre, avec une réciprocité sans restrictions, le parti libéral avait des orateurs canadiens et américains parcourant toutes les parties de la province prêchant ce qu'ils croyaient le bon évangile.

Mais en ce temps-là je ne crois pas que le chef de l'opposition croyait en ce qu'il prêchait. Tout de même, quand les libéraux sont arrivés au pouvoir, en 1896, ils n'ont pas fait dans le tarif les changements qu'ils réclament aujourd'hui dans cette Chambre. Même leur projet de réciprocité n'allait pas aussi loin qu'est allé le ministre des Finances d'aujourd'hui dans la réduction des droits sur les machines agricoles. Je suis certain que nous, les représentants de l'est du Canada, nous pouvons aller devant le peuple sans craindre pour nos péchés, et lui dire que le ministre des Finances a fait—si c'est une chose avantageuse—de plus grandes réductions sur les droits d'importation des machines agricoles que ne leur en aurait donné le projet de réciprocité s'il avait été approuvé par le peuple en 1911.

Cela n'a pas empêché que certains des honorables membres qui siègent en face de nous ont réclamé d'une manière franche et sans tergiversation, le libre-échange—et pour cela je rends hommage à la franchise de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) mon homonyme, et à l'honorable dé-

puté de Westmoreland (M. Emmerson). Je crois que si ces honorables membres désirent le libre-échange des machines agricoles et le libre-échange du blé, ils devraient avoir le courage de se lever en corps et de réclamer le libre-échange pur et simple. Alors, s'ils vont devant l'électorat avec le libre-échange à leur programme et remportent la victoire nous pourrons voir ce qui en résultera pour le pays.

Nous avons entendu beaucoup de choses au sujet de la taxe sur les comestibles que nos amis ont dénoncée comme un grand fardeau obérant le peuple. J'ai cru qu'il était de mon devoir de me procurer quelques informations sur lesquelles je pourrais appuyer une conclusion sur l'influence que la taxe des comestibles peut avoir sur la cherté de la vie au Canada. A ce sujet, j'ai trouvé dans un journal, il y a quelques jours, l'article suivant:

Quand ils parlent à l'appui de leur politique, l'abolition des droits sur les comestibles, les députés de l'opposition croient avoir un fort argument dans le fait que cette abolition ferait disparaître la taxe sur les vivres sous le fardeau de laquelle gémit le peuple. Cette prétention a bien bonne mine à la surface, et elle constitue sans aucun doute un appel alléchant, mais elle peut difficilement subir l'épreuve d'un examen attentif. Les viandes, le poulet, les œufs, le poisson, les laiteries, et les céréales sont les comestibles que l'on trouve ordinairement sur la table de la moyenne des Canadiens. Le montant des douanes perçues l'an dernier sur l'importation de ces marchandises semble être la meilleure mesure du fardeau de la taxe sur les aliments. Suivant les plus récentes informations, dans les rapports du ministère des Douanes, le montant perçu sur les viandes et le poulet importés au Canada, en 1913, a été de $1,040,547. En divisant ce montant entre la population de tout le Dominion, on trouve que cette terrible taxe sur la viande a correspondu a une somme de treize cents par tête—le prix d'une demi-livre de steak.

Les droits perçus sur l'importation des œufs, en 1913, se sont montés à $327,123. Répartissez cela sur huit mille personnes, et vous avez quatre cents et une fraction par tête, ou le prix de détail de deux œufs.

Sur le poisson, le montant des droits perçus l'an dernier est de $361,116. Divisez cela entre toute la population du pays et vous avez encore une taxe de quatre cents par tête.

Les droits perçus sur les céréales importées au Canada, l'an dernier, ont été de $261,409. Divisez cela entre huit millions de têtes et ce fardeau écrasant se résume à trois cents et une fraction par tête.

On verra donc que la somme des droits perçus sur la viande, les volailles, les œufs, le poisson, les produits laitiers et les céréales pour toute l'année 1913 s'élevait à moins de trente cents par tête de population, somme qui ne semble pas justifier l'affirmation que nous gémissons sous une terrible taxe d'alimentation.

Réduire le coût de la vie est une question qu'un bon nombre de personnes ont tenté d'expliquer, mais à mon avis elles sont aussi loin que jamais d'une conclusion. Je crois qu'il nous serait avantageux, comme à tous les peuples, de nous allier autant que possible aux centres de consommation. Les moyens améliorés de transport que nous avons sont profitables en tant qu'il s'agit du coût de la vie. Je crois que l'honorable député de Brandon était dans la bonne voie l'autre soir quand il disait croire que si les voies navigables de l'Ouest étaient convenablement développées, elles donneraient à l'industrie minotière un essor qui la rendrait de plus en plus une concurrente universelle. Ce qui s'applique à l'Ouest doit aussi bien s'appliquer à l'Est. Les membres de cette Chambre se rappelleront qu'une délégation de 2,000 personnes s'est présentée ici, il y a quelques semaines, venant de la province d'Ontario. Les membres de cette délégation étaient intéressés à exiger du Gouvernement des subventions pour les voies ferrées hydro-radiées à construire dans la province d'Ontario. Je ne suis pas en mesure de dire quelle conclusion le Gouvernement actuel a trouvée sur ce point, mais comme habitant de la province d'Ontario, je sens que nous ne sommes pas trop bien pourvus de chemins de fer. Cela pourra surprendre quelques-unes des personnes qui réclament des transports dans l'Ouest de savoir qu'il est des gens, dans la partie densément peuplée de notre comté, qui habitent à de 15 à 20 milles de la prochaine gare de chemin de fer. Ces gens ont été fortement taxés; ils entreprendront tôt ou tard la construction de voies ferrées hydro-radiées, et, lorsque ces chemins de fer seront ouverts, les habitants seront placés en communication avec les grands marchés; la région sera développée en vertu d'une politique de protection, et les gens seront amenés à revenir à la terre.

Il y a eu une forte diminution dans la population rurale de quelques comtés de l'ouest ontarien. Un bon nombre de nos gens sont allés dans notre grand Ouest, et nous savons avec plaisir qu'ils sont prospères. Mais les gens qui restent ici pour travailler le sol de notre vieille province d'Ontario, ceux qui sont venus dans les premiers temps, il y a des années, et qui ont enduré de grandes tribulations, ont droit à quelque considération. Je crois que si le Gouvernement trouve le moyen, comme j'espère qu'il le trouvera, d'accorder quelque secours pour la construction de réseaux hydro-électriques, dans toute cette partie d'Ontario,—et même sans aide ces voies ferrées viendront tôt ou tard,—les cultivateurs qui demeurent dans les régions éloignées des gares de chemins de fer

à vapeur pourront expédier leurs produits en petites quantités, plus rapidement, sur les superbes marchés de nos villes manufacturières. Ils seront alors en meilleure posture qu'aujourd'hui, même sous le régime du nouveau tarif comportant la réduction de 5 p. 100 sur les instruments aratoires.

Je ne parlerai pas plus longtemps ce soir, car il y aura une autre occasion de discuter cela pendant le débat sur l'amendement de l'opposition. Cependant, je tiens à dire que, pour ma part, en ma qualité d'humble partisan de cette administration, et après avoir questionné les gens de mon comté et des comtés avoisinants, que cette administration donne ce que le peuple considère être un Gouvernement parfaitement satisfaisant. Je désire féliciter le ministre des Finances sur le beau discours qu'il a prononcé sur le budget et en même temps le féliciter d'avoir recouvré la santé. Je puis lui assurer que si les électeurs de Wellington-nord comprennent que s'il ne sait pas exactement comment arranger le tarif dans l'intérêt de tout le pays, il doit avoir le mérite d'avoir deviné sagement ce qui profiterait à tout le Canada, comme il l'a d'ailleurs fait dans chacun de ses discours du budget depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir. Après ce qu'il a fait dans le présent budget, je serai heureux, en ma qualité de partisan de l'administration actuelle, de retourner dans mon comté en temps voulu et d'engager ma foi au ministre des Finances, aux autres membres du Gouvernement et à notre chef (M. Borden), qui a conquis tous les cœurs d'un travers à l'autre du Canada.

(Sur motion de M. Sinclair, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à onze heures et démie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 21 avril 1914.

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

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable W. T. White l'invitant à se former en comité des voies et moyens.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): Monsieur l'Orateur, l'opposition a pour mission de critiquer quand il y a lieu, et certes, ce ne sont pas les sujets de critique qui manquent à l'opposition actuelle. Les difficultés du Gouvernement nous sont connues, mais nous savons aussi qu'il en est lui-même la cause. Plusieurs proviennent de la dernière élection à titre de *heritas dàmnosa*, comme dirait l'honorable ministre des Finances. Pour me servir d'une expression populaire, ce n'est pas le franc jeu qui a présidé à l'élection de 1911. Cette élection fut la victoire du préjugé sur la raison, et les victoires comme celle-là ont toujours de tristes conséquences. Le mauvais esprit dont l'honorable ministre du Commerce a fait preuve dans cette campagne électorale indiquait bien les dispositions du parti conservateur. Bien qu'il soit l'homme le plus prudent et le mieux avisé de ce parti, l'honorable ministre lui-même a cédé à la tentation.

M. W. F. MACLEAN: Triste état de choses!

M. SINCLAIR: A l'occasion de l'élection de Drummond-Arthabaska il céda à la tentation de se révolter contre la politique navale du gouvernement de ce temps-là, qui était celle de son propre parti, celle dont il s'était fait lui-même le parrain. Rusé politicien qu'il est il sut saisir le moment de conquérir un avantage politique. Il répudia le rêve qu'il avait fait, le rêve d'une marine canadienne qui serait construite en Canada, équipée par des Canadiens et sous l'autorité du Parlement canadien. Il jeta la discrétion aux quatre vents du ciel et formula le cri de guerre qui fut adopté par son parti dans le Canada entier: "Tout pour battre Laurier!" Monsieur l'Orateur, à partir de ce moment-là on se permit n'importe quoi. Même l'opposition à la réciprocité ne fut pas sincère. On connaît le mot d'ordre: "Ni troc ni commerce avec les Yankees." Eh bien, qu'est-il arrivé depuis 1912? La droite a-t-elle tenté d'empêcher le commerce avec les Etats-Unis? Non pas. Il n'a jamais si vite augmenté que depuis l'arrivée du parti conservateur au pouvoir, en septembre 1911. Il a augmenté à tel point qu'il atteint aujourd'hui le chiffre de $2,000,000 par jour. S'il ne nous est pas profitable, le Gouvernement devrait y mettre fin, et il le peut. Mais il n'en fait rien, et cela prouve tout le vide de la campagne de 1911. Si l'on a eu tort de vendre tant de bestiaux aux Américains depuis l'adoption du tarif Underwood, notre Gouvernement n'avait qu'à imposer un droit d'exportation pour enrayer

le mal. Si les cultivateurs de l'Ouest ont mal fait de leur vendre 20,000,000 de minots d'avoine à des prix rémunérateurs, notre Gouvernement pouvait appliquer le même remède : imposer un droit d'exportation.

S'il ne faut pas voir dans la baie de Fundy et le long de la côte extérieure de la Nouvelle-Ecosse tant de navires charroyant bois d'œuvre, lattes et bardeaux vers les marchés de New-York et de Boston, pourquoi encore le Gouvernement n'applique-t-il pas le principe qu'il prônait en 1911? S'il ne faut pas que, sous l'empire du tarif Underwood, Yarmouth soit en train, comme il l'est, de devenir le premier port d'exportation du poisson et que les pêcheurs des environs vendent déjà leur poisson deux fois plus cher qu'ils ne le vendaient il y a un an, pourquoi ne pas arrêter ce mal par l'imposition d'un droit d'exportation? Il faut conclure de tout cela que la droite manquait de sincérité quand elle agitait le drapeau et criait: "Ni troc ni commerce avec les Yankees!" Elle a été plus loin, elle a poussé dans chaque province des cris de guerre susceptibles d'y produire un effet particulier. Ainsi, sur la côte du Pacifique, on criait: "Une Colombie-Anglaise peuplée de blancs!" Rien de mieux pour capter les suffrages des ouvriers. Cependant, il paraît qu'on n'a jamais employé, dans la Colombie-Anglaise, plus d'ouvriers de race jaune que depuis 1911, surtout aux mines de charbon de Nanaïmo. Le parti qui a recours à de pareils trucs en temps d'élection doit en souffrir au pouvoir. Le cri adopté pour les provinces de l'Ouest, c'était: "Restitution des ressources naturelles aux provinces!" Or, cette restitution n'a pas eu lieu et j'ose dire qu'elle n'aura jamais lieu.

Les difficultés presque insurmontables qui s'opposaient à l'exécution de cette promesse étaient bien connues du premier ministre et des chefs du parti à l'époque où elle a été faite. Dans la province de Québec on demandait une loi uniforme sur le mariage. Selon le langage caractéristique de mon honorable ami de Peterborough-ouest (M. Burnham), la question posée était celle-ci: Sommes-nous ou ne sommes-nous pas mariés? Nombre de candidats dans cette province ont, m'a-t-on dit, gagné l'élection avec cela. Ils ont fait des promesses aux électeurs; la presse conservatrice s'en est mêlée; les loges ont adopté des résolutions; dans les églises à Ottawa les pasteurs ont tonné et demandé au peuple d'élire R. L. Borden comme premier ministre, afin d'avoir une loi uniforme sur le mariage. Le peuple a suivi ce conseil, et il voté pour M. Borden. Mais après que les bulletins de ces dévotes gens eurent été déposés dans l'urne, qu'avons-nous vu? Nous avons vu le directeur général des Postes passer les bras autour du cou de ces champions de la liberté religieuse et, par l'influence de cet embrassement, mon honorable ami de Peterborough-ouest, l'honorable député de York-centre (M. Wallace), l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) et le ministre de la Guerre lui-même (M. S. Hughes) semblent ne plus se soucier de savoir s'ils sont ou s'ils ne sont pas mariés.

Je regrette de ne pas voir à son siège mon honorable ami de York-centre, mais que l'on me permette de lui dire qu'au lieu de combattre le parlement impérial et de vouloir dévaster l'Irlande par le fer et le feu, il ferait bien de donner son attention à cette affaire d'une loi uniforme sur le mariage. Qu'il engage la lutte avec mon honorable ami le directeur général des Postes et, s'il le terrasse, comme je suis sûr qu'il le peut, il en aura plus de gloire que de se mettre à la remorque de sir Edward Carson.

Dans la province de Québec, l'affaire a pris une tournure encore plus dramatique. Là, les enfants ont été éventrés dans les écoles et ont servi de boulets de canon. Pour employer le langage de mon honorable ami de Gloucester (M. O. Turgeon), ç'a été une campagne de "sang et d'entrailles". Il y a eu toutefois chez tous les nationalistes la même promesse, celle de révoquer la loi du service naval s'ils étaient mis au pouvoir. Mais cette loi n'en continue pas moins d'exister. Mon honorable ami de Dorchester (M. Sévigny) a voulu tenir parole à ses électeurs sous ce rapport et, après six mois d'efforts pénibles, il a arraché au ministre des Affaires navales une promesse de révocation. Cette promesse n'a pas été remplie, et j'ose dire qu'elle ne le sera jamais. Dans les premiers jours de la présente session, l'honorable député de Montmagny (M. Lespérance) entreprit d'exécuter lui-même cette tâche. Une proposition de loi a été présentée, qui a subi sa première lecture, mais que l'on a ensuite reléguée au cimetière où elle repose en ce moment, et mon honorable ami est parti pour l'Europe en voyage de plaisir. Quoi que l'on puisse dire du parti nationaliste, on ne leur ôtera pas le mérite de la patience. Ils étaient dans cette Chambre en 1911 au nombre d'une vingtaine, alertes et vigoureux, prêts à la lutte et pourvus d'un idéal. Cet idéal, nous n'avons pu le partager, mais il n'en était pas moins honorable. Qu'en ont-ils fait? Autant qu'il nous est possible d'en juger,

ces hommes ardents sont devenus aussi dociles que des agneaux. Ils semblent mettre toute leur félicité à manger dans la main du ministre des Travaux publics et à ramasser les miettes qui tombent de la table du directeur général des Postes.

Dans les Provinces maritimes, la lutte, en 1911, s'est faite sur des questions variées; entre autres, la perte de la prime sur le poisson, l'établissement de chantiers maritimes à Halifax, la dissolution de l'empire britannique, une recherche telle du bois à pâte qu'il ne resterait plus assez d'épinettes dans la vallée d'Annapolis pour en confectionner des barils à pommes, la gratuité des médicaments aux pêcheurs. On donne aujourd'hui à ces derniers leur médecine sous la forme d'une taxe de 25 p. 100 sur la ficelle. D'aucuns la trouvent un peu difficile à avaler, et ils font la grimace. Je n'ai guère de sympathie pour ceux de nos pêcheurs qui ont commis la sottise de voter contre une convention qui assurait à leurs pêches un nouveau débouché. Mais y a-t-il à s'étonner, monsieur l'Orateur, si le Gouvernement a de la misère à maintenir la paix dans une couvée aussi diversement composée? Y a-t-il à s'étonner de la mine anxieuse du ministre des Finances ou des rides qui se montrent sur le visage du directeur général des Postes?

Le ministre des Finances avoue que le pays passe à travers une crise économique plus ou moins sérieuse, mais il n'offre aucun remède. Il baguenaude et fait des emprunts, se fiant à la chance pour amener des temps meilleurs.

En 1911, on disait: Il faut rester dans le *statu quo*. Mais on ne le dit plus. Au bout de trois années de régime conservateur, le ministre des Finances nous assure que le pire est passé. Nous savions que cela irait mal, mais, si le pire est passé, c'est une consolation que de le savoir. Il y a néanmoins des gens dans ce pays qui croient qu'avec le Gouvernement actuel, le pire est encore à venir. De 1896 à 1911, nous n'avions pas à nous faire de longs discours pour nous convaincre de l'état prospère du pays: nous le savions par le tintement de la monnaie dans nos poches. L'histoire nous apprend que, lors de l'arrivée au pouvoir du parti libéral en 1896, les temps étaient durs. De même elle nous apprend que, peu après cet événement, les choses ont changé et que, pendant tout le cours des quinze années du régime libéral, nous avons joui d'une prospérité sans exemple.

M. BURNHAM : Même en 1907?

M. SINCLAIR: Oui, même en 1907. Mais à peine le parti conservateur reprenait-il les rênes du pouvoir que, de nouveau, le loup était à notre porte. De 1896 à 1911, le présent ministre du Commerce (M. Foster) ne se lassait point de nous dire que la prospérité dont jouissait le pays était l'œuvre de la Providence. Nous n'avons jamais dit le contraire, et toujours nous en avons remercié le Ciel, mais il nous reste à savoir pourquoi cette même Providence se refuse à aider le parti conservateur. C'est là une question de théologie que je conseillerais au ministre du Commerce d'élucider. Qu'est-il arrivé après l'avènement, en 1896, du parti libéral au pouvoir? A-t-il pris le moyen, pendant les années qui ont suivi, de ramener des temps meilleurs? Vous ne serez pas étonné, monsieur l'Orateur, que je vous dise, puisque déjà vous le savez, que le parti libéral n'était pas au pouvoir depuis douze mois sans avoir accompli un remaniement du tarif: il avait adopté en faveur de l'Angleterre un régime de préférence; il avait réformé les lois relatives aux terres de l'Ouest et arrêté une vigoureuse politique d'immigration. C'étaient là des réformes très avancées. Dans cette révision du tarif d'importantes réductions furent effectuées, des matières brutes furent exemptées de l'impôt et les droits spécifiques abolis, et le tarif favorisa également les manufacturiers et les consommateurs.

Des membres de la droite ont prétendu, au cours de ce débat, que le tarif Fielding n'était autre chose que l'ancienne Politique nationale. Tout ce que j'ai à dire sur ce point, c'est que sir Charles Tupper, l'un des auteurs de la Politique nationale, n'en a pas jugé ainsi, puisqu'il a déclaré devant cette Assemblée que ce tarif serait la ruine de nos industries.

Le très honorable premier ministre (M. Borden) ne le pensait pas, lui non plus, quand il a proposé sa résolution en faveur d'une protection convenable. La préférence anglaise a d'un seul coup déchargé le peuple d'un tiers du fardeau qui l'accablait. Il en est résulté presque aussitôt une expansion considérable de notre commerce avec la Grande-Bretagne, l'Australie et l'Afrique du Sud, où les produits du Canada ont trouvé un débouché lucratif. Notre tarif de faveur ne tarda pas, en effet, à être appliqué à toutes les colonies anglaises.

La vigoureuse politique d'immigration inaugurée par l'honorable M. Sifton a ranimé l'Ouest; de partout il est venu des colons; il s'y est construit des lignes d'embranchement, des millions d'acres de terre

y ont été mis en culture et il en est résulté tant pour l'Est que pour l'Ouest une ère de prospérité comme le Canada n'en avait jamais connue. Ce magnifique résultat a été accompli par les réformes introduites pendant la première année du régime libéral.

Qu'a fait le Gouvernement actuel depuis trois ans qu'il est au pouvoir? De l'aveu de tous, il s'est distingué sur trois points. Il a d'abord tenter de ruiner sans y réussir, je l'espère, pour des fins de parti, une grande entreprise canadienne, je veux parler du Transcontinental; il a, en deuxième lieu, fait d'extravagantes dépenses et, finalement, il a corrompu le personnel. N'importe qui peut engager un corps irresponsable, comme la commission Lynch-Staunton, à répandre de faux bruits sur une grande entreprise. N'importe qui peut dépenser de l'argent. Rendez-vous dans la rue Bank, et remplissez d'argent les poches de l'individu le plus stupide que vous y rencontrerez, et je parie dix contre un qu'il trouvera le moyen de le dépenser. Il ne faut pas être grand politique pour démettre des fonctionnaires. Personne ne le sait mieux que le directeur général des Postes.

Mais la question qui se présente est celle-ci: était-il possible d'éviter les temps mauvais dont chacun souffre aujourd'hui? Le Gouvernement actuel aurait-il pu faire ce qu'a fait en 1896 le Gouvernement libéral? Aurait-il pu amener des temps meilleurs par une sage politique? Pour moi, je pense que, sans avoir pu absolument éviter la crise, nous aurions pu améliorer de beaucoup la situation si, il y a trois ans, nos produits naturels avaient eu accès aux marchés américains. Personne ne niera que la vente lucrative de $2,000,000 de bestiaux dans l'Ouest au cours des quelques derniers mois, ou de 20,000,000 de boisseaux d'avoine, ou la demande ce printemps aux Etats-Unis du bois, du poisson et du fer des Provinces maritimes, ne nous aient aidé beaucoup à passer l'hiver sans trop de mal, mais il est humiliant de penser que tout cela, nous le devons, non pas à notre Gouvernement, mais à un gouvernement étranger.

Nous autres membres de la gauche nous sommes très frappés du pessimisme que manifestent les députés du parti ministériel. L'un après l'autre, ils nous déclarent que le Gouvernement est hors d'état de faire quoi que ce soit pour améliorer notre situation. Lorsque l'honorable député de Châteauguay (M. Morris) prit la parole l'autre soir, un rayon d'espoir est aussitôt entré dans nos cœurs. Nous nous disions: Voici un représentant du peuple nouvellement élu, il n'a pas encore perdu confiance dans le Gouvernement. Mais nous nous aperçumes bien vite qu'il était encore plus pessimiste et déprimé que les autres.

Les lamentations de Jérémie sont réjouissantes en comparaison du discours de cet honorable député. Laissez-moi vous en citer un extrait:

> En ce qui regarde la cherté de la vie, je me bornerai à dire que les arguments invoqués sont parfois de nature singulière. Je ne vois pas qu'on ait démontré jusqu'ici que le ministère actuel ou aucun autre soit en mesure de résoudre ce problème. A mon avis, tous devront simplement faire comme ont fait les cultivateurs de mon comté: c'est-à-dire, attendre que les conditions changent...

Pauvres cultivateurs!

> ...car c'est alors seulement qu'on pourra obtenir une solution satisfaisante. Le ministre actuel ne saurait trouver le remède.

En d'autres termes, si vous désirez obtenir les denrées à meilleur compte, ou un regain de prospérité, attendez que cela se produise spontanément, car notre Gouvernement n'y peut rien. Je refuse de reconnaître que le Gouvernement soit impuissant dans une circonstance comme celle-là. J'ai déjà signalé les mesures prises par l'ancien Gouvernement, en 1896, et je pourrais citer nombre d'autres exemples. Laissez-moi vous rappeler les mesures prises par l'ancien Gouvernement en vue d'établir l'industrie du poisson frais dans la province de la Nouvelle-Ecosse. En 1896, il n'existait à peu près pas d'industrie du poisson frais dans les Provinces maritimes, pour cette raison que nous n'avions pas à notre disposition les moyens de transport requis. Montréal offrait un débouché avantageux, mais ce marché était aprovisionné en grande partie par Gloucester. Les frais de transport par express du poisson frais de la Nouvelle-Ecosse à Montréal sont de $2.50 le quintal. Il n'y avait pas à songer à expédier le poisson par la petite vitesse, car il se serait détérioré; on était exposé à ce que le wagon séjournât sur quelque voie de garage pendant quinze jours peut-être, et à ce que le poisson perdît toute valeur marchande. Tel était le système en vigueur durant les dix-huit années du régime conservateur. En 1906, lorsque l'honorable A. G. Blair devint ministre des Chemins de fer et des Canaux, un de ses premiers actes fut de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Il le pourvut de wagons frigorifiques et y fit circuler un train de marchandises quotidien de grande vitesse, quelque chose d'inconnu jusque-là

dans le Dominion. Ce train quittait Mulgrave ou Halifax à heure dite dans l'après-midi, et se rendait, suivant un horaire déterminé, de manière à atteindre Montréal sans faute quarante-huit heures après. Le tarif sur le chargement de wagon fut abaissé à 38 cents par quintal, une énorme réduction. En conséquence, les compagnies de messagerie durent réduire leurs tarif de $2.50 à $1.50, et le Gouvernement prit ensuite une autre mesure: en vue de stimuler l'envoi en petits colis par le petit commerçant, il décréta une détaxe d'un tiers sur ces frais de messagerie. L'effet fut de donner naissance à une nouvelle industrie qui aujourd'hui met des millions dans le gousset des habitants des Provinces maritimes.

Qu'est-ce que le Gouvernement actuel a fait en ce qui regarde l'industrie du poisson frais? A peine installés dans leurs fauteuils, les ministres se hâtèrent d'imposer un droit de 25 p. 100 sur la ficelle dont se servent les pêcheurs. Ils s'assurèrent, semble-t-il, les services de quelque avocat versé en matière fiscale, qui fit la revue du tarif dans le but d'extorquer davantage du contribuable. Il découvrit ce qu'ils jugèrent être une bévue dans le tarif des droits sur le bois brut, et il fut imposé une taxe, à laquelle, cependant, on réussit à se soustraire en s'adressant aux tribunaux. Le Gouvernement fut plus heureux dans le cas des pêcheurs: on continue d'exiger le droit de 25 p. 100 sur la ficelle à l'usage des pêcheurs. Le Gouvernement porta un deuxième coup à l'industrie du poisson frais en relevant les prix de transport sur l'Intercolonial, à tel point que le marchand de New-Glasgow, par exemple, doit payer $12 de plus par wagon chargé à Mulgrage qu'il ne payait sous le régime libéral. Il y a quelques semaines, je portai cette question à l'attention de la Chambre et proposai le projet de résolution suivant:

La Chambre est d'avis que la question de l'amélioration des moyens de transport du poisson frais entre les Provinces maritimes et les Etats-Unis devrait être prochainement mise à l'étude par le Gouvernement.

Je proposai l'établissement d'une ligne de paquebots rapides qui transporteraient notre poisson des ports de l'est de la Nouvelle-Ecosse aux ports des Etats-Unis. Je rappelai que le poisson avait été compris dans la liste des articles admis en franchise aux Etats-Unis, avantage que nous convoitions depuis quarante ans. Si nous avions à notre disposition les moyens de transport requis, nous pourrions tirer avantage de cette situation et jeter les bases d'un commerce très actif. J'ai dit que depuis la mise en vigueur du tarif Underwood, nous sommes à même,—et nous ne l'avons pas été depuis quarante ans,—d'exploiter le marché américain. J'ai indiqué en même temps que dans la ville d'Yarmouth, qui jouit de moyens de transport, le prix du poisson a presque doublé depuis six mois. Le prix moyen payé pour l'aiglefin frais et la morue fraîche à Yarmouth durant les mois de novembre et décembre 1912 et janvier 1913, a été de $2.06 par quintal. A la suite de la mise en vigueur du tarif Underwood, le prix moyen pour novembre et décembre 1913 et janvier 1914 s'est élevé à $2.26, ou à près du double de ce qu'il était l'année dernière, en conséquence de la mise en vigueeur du nouveau tarif américain et des facilités d'accès d'Yarmouth au marché de Boston. A Canso, dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, nos pêcheurs vendent leur poisson environ $1.50 le quintal, à la même époque, tandis que les pêcheurs d'Yarmouth, je le répète, en reçoivent $3.86. Le ministre de la Marine et des Pêcheries répondit au nom du Gouvernement que, au cours de l'élection de 1911, les grands comtés de pêche de Lunenburg et de Queen-Shelburne avaient voté contre la réciprocité, et le Gouvernement s'en est autorisé pour refuser de faire quoi que ce soit pour l'amélioration des moyens de communication entre l'est de la Nouvelle-Ecosse et les marchés des Etats-Unis. En d'autres termes, les pêcheurs des comtés d'Halifax, Guysborough, Richmond, Cap-Breton, Victoria et Inverness devront rester pauvres encore cinq ans de plus parce que d'autres pêcheurs de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, dans un moment de délire, ont voté pour le parti tory. C'est d'une singulière logique, mais c'est la réponse que nous avons eue du ministre de la Marine et des Pêcheries, lorsque cette importante question fut portée à son attention.

Mais si le Gouvernement n'a rien fait pour les pêcheurs, sauf entraver leurs opérations, il prétend avoir fait quelque chose pour la classe agricole. Il a réduit de 5 p. 100 les droits sur deux machines agricoles. Les moissonneuses ne sont pas d'un usage très général dans la Nouvelle-Ecosse; je doute qu'il y en ait dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Presque tous nos petits cultivateurs se servent de faucheuses, sur lesquelles il a été opéré une réduction de 5 p. 100, et même ces légères faveurs ne doivent pas nous laisser indifférents. Une faucheuse se vend à peu près $50, et 5 p. 100 sur $50 donne $2.50. Comme un cultivateur soigneux peut se servir de la même faucheuse à peu près dix ans, la réduction se réduit à 25c par année, le prix d'à peu

près une demi-livre du tabac le moins cher. Au reste, en dépit de cette concession, que le ministre regarde comme importante, la classe agricole continue d'être soumise à des droits élevés en ce qui concerne un grand nombre d'outils et de machines. En voici une liste extraite du tarif canadien actuel:

Instruments.	Taux du droit pour cent.
Charrues	20
Herses dentées	20
Brise-mottes	20
Semoirs spéciaux	20
Râteaux à cheval	20
Scarificateurs	20
Batteuses	20
Houes	22½
Bêches	32½
Fourches	22½
Râteaux à main	22½
Faux	22½
Haches	22½
Rouleaux	20
Harnais	30
Chariots de ferme	25
Traîneaux de ferme	25

L'honorable député de Wellington-nord (M. Clarke), qui m'a précédé dans ce débat, a déclaré que sous l'empire du traité de réciprocité le dégrèvement des machines agricoles n'aurait pas été aussi marqué qu'il l'est sous le régime du budget actuel. Je ne soupçonne pas l'honorable député d'avoir voulu dénaturer les faits, mais je ne saurais rester d'accord avec lui sur ce point. Au contraire, indépendamment de la question de l'extension des marchés, et si l'on s'en tient seulement à la question du régime des instruments agricoles, nous constatons que le traité de réciprocité opérait des réductions beaucoup plus notables que celles annoncées par le ministre des Finances. La réduction, comme je l'ai fait voir, ne porte que sur deux machines, les moissonneuses et les faucheuses, à l'égard desquelles les droits sont réduits de 17½ à 12 p. 100. Quelles réductions devait-on opérer aux termes du traité de réciprocité relativement aux instruments agricoles dont se servent les cultivateurs canadiens? En voici une liste:

Instruments.	Tarif canadien actuel.	Tarif inscrit au pacte de réciprocité.
Chariots de ferme	25	22½
Charrues	20	15
Herses	20	15
Moissonneuses et lieuses	17½	15
Faucheuses	17½	15
Semoirs	20	15
Râteleuses	20	15
Séparateurs de machines à battre	20	15
Parties de batteuses	20	15
Chargeuses de foin	25	20
Extirpateurs de pommes de terre	25	20
Appareils à couper les fourrages	25	20
Broyeurs de grain	25	20
Tarares	25	20
Rouleaux	25	20
Faneuses	25	20

[M. Sinclair.]

L'honorable député de Wellington-sud doit constater qu'il était dans l'erreur. Quoiqu'il soit vrai que les moissonneuses et les faucheuses bénéficient de l'avantage d'une diminution de droits de 2½ p. 100 de plus qu'en vertu de la convention douanière, je viens justement de vous fournir une liste de 13 instruments agricoles en usage pour ainsi dire sur toutes les fermes, et sur lesquels les droits n'ont pas été abaissés du tout dans le tarif projeté, bien que l'on proposât de les réduire de 5 p. 100 si la réciprocité avait été établie. Cette concession du ministre des Finances, qui équivaut, selon moi, au prix d'une demi-livre du tabac le meilleur marché qu'il soit possible de trouver, est encore considérée comme trop considérable à l'endroit des cultivateurs canadiens, au point de vue de quelques-uns des principaux manufacturiers du pays. Si on veut bien me le permettre, je citerai à ce propos les déclarations qu'a faites M. W. H. Rowley, président de la E. B. Eddy Company, et ex-président de l'Association des manufacturiers, et qui sont inclues dans un article de journal. Voici:

En premier lieu, M. Rowley est d'opinion que les cultivateurs ont déjà obtenu trop de concessions et ils vont en obtenir encore beaucoup d'autres, grâce à la revision du tarif.

En second lieu, M. Rowley est d'avis que les modifications proposées vont peser un peu trop lourdement sur l'industrie du papier.

Si je comprends bien, M. Rowley est intéressé dans l'industrie du papier. (Lisant):

Les cultivateurs sont les plus favorisés en toutes choses. Ça toujours été le cas dans le passé et c'est encore ce qui se produit à l'heure actuelle, avec la présente révision, a déclaré M. Rowley.

A mon sens, a-t-il dit, le gouvernement a agi avec sagesse en refusant d'admettre le blé en franchise. Nous aurions commis une grave erreur si nous avions permis l'exportation de notre grain et de notre fourrage dans un pays étranger. Notre blé est meilleur que le blé américain, en tout cas, et nous devrions le garder ici.

Est-ce assez logique pour vous? Si je suis bien informé, M. Rowley est le directeur-gérant d'une grande compagnie, qui manufacture toutes sortes de bois qu'elle expédie ensuite aux Etats-Unis. Si nous appliquions ses propres paroles à l'industrie qu'il dirige, elles diraient ceci:

Nous aurions commis une grave erreur, si nous avions permis que le bois du Canada fût

exporté dans un pays étranger. Notre bois est de meilleure qualité que le bois américain, en tout cas, et nous devrions le garder pour nous.

Supposez-vous pour un instant que M. Rowley voudrait accepter cette doctrine, si on la lui appliquait? Je ne le crois pas.

Mais le ministre des Finances semble s'alarmer de voir que l'opposition a inscrit sur son programme l'abolition des droits sur les instruments aratoires. Il proclame avec beaucoup d'énergie et en faisant un geste majestueux du bras droit que l'abolition des droits sur les machines agricoles serait du pur libre-échange, et les députés ministériels ont vigoureusement applaudi cette affirmation du ministre. Par la façon dont il a parlé, je serais porté à conclure que l'établissement du libre-échange serait une calamité pour le pays. Mais si le libre-échange est un si grand mal, pourquoi donc, alors, le ministre des Finances consent-il à abaisser les droits de 5 p. 100 sur les instruments aratoires? Si le protectionnisme est meilleur que le libre-échange dans notre pays, pourquoi autorise-t-il une diminution semblable sur les machines agricoles? Je n'en ai aucun doute maintenant, le ministre des Finances a fait cette affirmation dans le but de nous effrayer, mais il a manqué son coup. Ne pas avoir de droits à payer sur les instruments agricoles, cela veut dire une économie appréciable pour le cultivateur; mais cela ne veut pas dire que la protection devra faire place au libre échange.

Le tarif douanier comprend 711 articles, dont 203 sont libres de tous droits et 508 sont assujétis à l'impôt. Quand bien même nous ajouterions une demi-douzaine ou même une douzaine d'espèces de machines agricoles à la liste des articles qui sont admis en franchise, cela voudrait-il dire nécessairement que nous aurions le libre-échange? Il ne resterait pas moins de 500 articles encore qui seraient assujétis à l'impôt, et le cultivateur serait encore appelé à payer sa bonne part des droits sur ces marchandises.

Si les honorables membres de la droite assimilent cette politique au libre-échange, nous de l'opposition, ne voyons pas la chose sous le même angle.

Une autre chose remarquable, c'est la façon avec laquelle ces messieurs de la droite ont accueilli les déclarations du ministre des Finances annonçant l'abaissement des droits sur les instruments aratoires. L'honorable député de Halifax (M. Maclean) a signalé à notre attention que c'est justement le passage de l'exposé budgétaire qui a été le plus applaudi par ces messieurs de la droite.

Si le ministre des Finances avait annoncé l'abolition complète des droits sur les machines agricoles, il est probable que le toit du parlement eût été en danger, tant les applaudissements auraient été vigoureux. Quelle est la signification de tout cela? Cela veut dire que les députés de la droite sont de la même opinion que les membres de l'opposition sur ce sujet, et qu'ils seraient les plus satisfaits d'entendre le ministre des Finances décréter l'entrée en franchise des machines agricoles, si les manufacturiers voulaient lui permettre de le faire.

Je désire maintenant parler de la question de la ficelle dont se servent les pêcheurs. Je dois l'avouer, avec quelques-uns des députés de la gauche, j'ai été fort désappointé lorsque nous avons constaté que cet article ne figurait nullement sur la liste des objets admis en franchise. Lorsqu'on prépara le tarif de 1897, je n'ai pas le moindre doute que l'on avait l'intention d'exempter la ficelle pour la pêche de tout droit. Pendant quinze ans, cet article a été admis en franchise par l'ancien Gouvernement; mais à la suite des élections de 1911, comme je l'ai déjà dit, on est parvenu à découvrir un vice de forme dans l'item du tarif qui a trait aux cordages, et le Gouvernement du jour s'en est prévalu pour imposer un droit de 25 p. 100 sur cette ficelle, dont on se sert surtout dans les homarderies. Le ministre des Douanes s'est empressé de donner des ordres en ce sens, et depuis les trois dernières années, cet impôt a été perçu. Cette question a fait le sujet de discussions en cette Chambre en 1912 et encore en 1913, et afin qu'elle ne fût pas mise au rancart, je l'ai signalée de nouveau à l'attention du ministre des Douanes au mois de février dernier. A cette date-là, le ministre me donna l'assurance que la question serait réglée lorsque le budget serait présenté, mais il n'en a été nullement question dans l'exposé budgétaire. Lorsque j'ai questionné le ministre des Finances à ce propos, il n'a pu me donner de raisons particulières, mais il s'est contenté de dire qu'il y avait certaines difficultés à vaincre. Je crains fort que la principale difficulté, en tout cela, c'est que le ministre ne peut servir deux maîtres à la fois.

Les pêcheurs demandent l'abolition des droits sur cette ficelle, tandis que le syndicat qui dirige la fabrication des cordages

à Darmouth demande que l'on impose sur cet article un droit de 25 p. 100, et naturellement, il faut que le ministre fasse un choix.

Une autre question encore que je désire discuter brièvement, c'est celle des subventions aux provinces, à laquelle aucun des orateurs qui ont pris la parole au cours de ce débat n'ont fait même une allusion. L'opinion qui s'ancre de plus en plus dans le public, c'est que les subventions que le pouvoir fédéral paie aux provinces ne sont pas proportionnées à l'importance des services que ces dernières sont obligées de maintenir.

A la conférence interprovinciale qui a été tenue en cette ville, dans le cours du mois d'octobre 1913, on a signalé à l'attention des ministres fédéraux qu'au temps de la confédération, en 1867, les provinces ont fait remise au pouvoir central des droits de douane et d'accise qu'elles avaient perçus jusque-là, et qui s'élevaient à la somme de $11,580,988.

L'acte de la confédération décrétait que les provinces recevraient sous forme de subventions une somme de $2,227,942, soit environ 20 p. 100 du montant total qu'elles remettaient au gouvernement fédéral. Les représentants des provinces firent de plus remarquer qu'en 1913 les droits de douane et d'accise se sont élevés à $135,312,943, tandis que les provinces n'ont reçu que $10,281,042 en subventions, soit moins de 10 p. 100 de la somme totale qu'à perçue le gouvernement fédéral. A l'heure actuelle, les provinces ne réclament pas 20 p. 100 de la somme dont elles ont fait remise au pouvoir fédéral; elles ne prétendent nullement recevoir une subvention proportionnée à celles qu'elles reçurent au temps où elles abandonnèrent au Gouvernement fédéral leurs droits de douanes et d'accise, mais elles exigent 10 p. 100, ce qui leur assurerait environ $3,000,000 de plus qu'actuellement.

La raison principale qui me porte à discuter ce sujet, c'est de signaler à l'attention du ministre des Finances (M. White) et du premier ministre (M. Borden),—qui, je le regrette, est absent de son siège,—la différence qui existe dans le cas de la Nouvelle-Ecosse. Afin de mieux établir ma prétention, je désire faire inscrire dans les colonnes du hansard un tableau où l'on donne la population de chaque province, selon les chiffres du dernier recensement, la subvention que l'on se propose de payer à chacune d'elles, selon les prévisions budgétaires qui sont actuellement soumises au Parlement, ainsi que le montant payable par tête d'habitant dans chaque province. Je laisse de côté les deux plus grandes provinces, Ontario et Québec:

Province.	Population.	Subvention.	Montant Per capita.
Nouvelle-Ecosse	492,338	$ 636,666.86	$1.27
Nouveau-Brunswick	351,889	637,976.16	1.81
Manitoba	455,614	1,401,391.36	3.14
Colombie-Anglaise.	392,480	723,135.06	1.84
Saskatchewan	492,432	1,710,675.00	3.47
Alberta	374,663	1,401,575.00	3.47
Ile du Prince-Edouard	93,728	381,931.88	4.07

A part ces subventions en argent, quelques-unes de ces provinces ont obtenu de très fortes concessions en terres. A la dernière session, j'ai obtenu du ministre de l'Intérieur la réponse suivante à une question que je lui avait posée:

Question:

Combien a-t-on réservé d'acres de terres publiques, pour le soutien des écoles, dans les parties des provinces de l'Ouest qui ont été arpentées?

Réponse:

	Acres.
Manitoba	1,300,495
Saskatchewan	3,706,589
Alberta	2,767,634

En estimant ces terres à une moyenne de $8 par acre, et je ne crois pas que ce prix soit trop élevé, nous constatons que ces subventions additionnelles pour le soutien de l'éducation représentent les sommes suivantes:

Manitoba	$10,403,600
Saskatchewan	29,662,712
Alberta	22,141,072

Remarquez bien que je ne trouve pas à redire parce qu'on a accordé des subventions généreuses aux provinces de l'Ouest; ce n'est pas dans un but de récrimination que j'attire l'attention du Parlement et du ministre des Finances sur cette question; je désire tout simplement établir combien il est nécessaire d'accorder quelque attention aux demandes formulées par les premiers ministres provinciaux à leur dernière conférence, et mettre tout particulièrement en lumière le cas de la Nouvelle-Ecosse.

Si vous voulez bien me le permettre, je dirai quelques mots maintenant au sujet des dépenses publiques. Et dès le début, je tiens à déclarer qu'il n'existe pas au monde de peuple qui soit plus large que ce chapitre des dépenses que le peuple canadien. L'ancien Gouvernement a eu l'appui cordial du peuple canadien, quand il a entrepris les grands travaux publics que l'on sait, de 1896 à 1911, tels que l'outillement de l'Intercolonial et le prolongement de cette voie ferrée jusqu'à Montréal, l'approfondis-

sement des canaux à 14 pieds, l'approfondissement du chenal du Saint-Laurent à 30 pieds et la construction du Transcontinental national. Il est évident que cette dernière entreprise a entraîné les dépenses les plus considérables.

Or, monsieur l'Orateur, la vision d'un autre grand réseau transcontinental ouvrant à la colonisation de nouveaux territoires au centre du Nouveau-Brunswick, dans la région nord de Québec et d'Ontario, dans la région de la rivière de la Paix et rendant possible le transport au marché du volume toujours croissant du trafic de l'Ouest s'acheminant vers le littoral de l'Atlantique, cette vision, dis-je, réveilla le patriotisme et enflamma l'enthousiasme du peuple canadien qui, à des fortes majorités, approuva ce programme aux grandes consultations populaires de 1904 et de 1908. Mais le budget des dépenses du Gouvernement actuel, loin de réveiller l'enthousiasme, provoque plutôt un sentiment d'alarmes à la vue de ce flot toujours montant de dépenses. Dans le manifeste que le premier ministre adressa au peuple canadien, avant les élections de 1911, il place à $74,000,000 la dépense ordinaire pour cette année et, à son avis, c'est là une prodigalité inexcusable. Or, où en est la dépense aujourd'hui? Si je ne me trompe, le ministre des Finances a porté à $146,786,126 la dépense ordinaire courante, soit le double de ce qu'elle était, lorsque le premier ministre publia son manifeste. Si le premier ministre était sincère, comme je n'en doute point, quand il affirma qu'une dépense de $74,000,000 était une inexcusable prodigalité, que doit-il donc penser du Gouvernement qu'il dirige quand il double cette dépense en moins de trois ans? Parmi les plus grands coupables à cet égard figure le ministre de la Milice (M. Hughes) dont les salles d'exercice, pour emprunter l'expression du ministre du Commerce, pullulent comme les mûres de ronce dans la province d'Ontario. Mais le ministre des Travaux publics (M. Rogers) a damé le pion même au ministre de la Milice en matière de dépenses se rattachant à son département. Je l'avoue, le comté que je représente n'a nullement bénéficié de ces libéralités; le ministre n'y a pas dépensé un seul dollar. Réellement, les dépenses du ministère des Travaux publics sont devenues alarmantes. En 1911, le budget de dépenses de ce ministère était de $10,818,834. Or, à quel chiffre s'élève-t-il, aujourd'hui, pensez-vous? Sans tenir compte des crédits supplémentaires à venir, le budget du ministère des Travaux publics, cette année, s'élève à $28,330,048,-89, soit le triple de ce qu'il était, à l'avènement du Gouvernement au pouvoir, il y a trois ans. Sous le régime précédent, la dépense de trois ou quatre cent mille dollars consacrés à des quais, des brise-lames et autres améliorations dans les Provinces maritimes était le signal de violentes clameurs s'élevant des rangs des ministériels.

Le ministre du Commerce demanda le remaniement de la carte géographique, afin de pouvoir reconnaître les ports qu'on créait en Nouvelle-Écosse et autres Provinces maritimes, et l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) fit le tour de ces ports en goélette avec son petit appareil photographique, photographiant ces endroits, afin de les montrer à la lanterne magique devant ses auditoires de Québec et d'Ontario. Pourquoi ne se met-il pas en route maintenant, armée de sa petite lanterne pour expliquer ce budget de dépenses de $28,000,000? S'il réussissait à mettre en pleine lumière le travail intérieur et les opérations intellectuelles auxquelles se livre le ministre des Travaux publics au sujets de ces dépenses, à l'approche des élections, ce serait une vue animée des plus intéressantes.

Le ministre des Finances ne prétend pas justifier ces dépenses insolites. Dans le maître discours qu'il a prononcé ici même il ne s'est pas imposé cette tâche. Il s'accorde sans doute à penser avec son chef que ces prodigalités, ces dépenses insensées sont absolument injustifiables. Je ne veux en rien diminuer la gloire qui revient au ministre des Finances. Il a reçu, au cours du débat, force compliments flatteurs de la part des députés de la droite, et sans doute il mérite ces éloges, à leur point de vue. Moi-même je professe une sincère admiration à son endroit, à certains égards; seulement, à mon avis, il a mal débuté, ayant recueilli le splendide héritage que lui a légué l'ancien ministre des Finances, M. Fielding. Il a commencé, il y a trois ans, à administrer les affaires du ménage national avec un excédent de $37,000,000 en caisse et il s'imagina sans doute qu'il n'atteindrait jamais le fonds du coffre; puis, fils prodigue d'un père imprudent, il se met à jeter l'argent par les fenêtres, et maintenant qu'il a tout disssipé, force lui est bien d'emprunter $20,000,000 pour faire face aux obligations de l'exercice en cours. Dans l'histoire

du Canada le ministre des Finances sera connu comme l'Enfant prodigue. A certains égards, il dame le pion à l'Enfant prodigue, car celui-ci avait dépensé son propre héritage et il s'en est repenti. Le ministre dépense l'argent que le peuple canadien lui a confié en dépôt; il le dépense en subventions octroyées au ministre des Travaux publics afin de l'aider à gagner les élections complémentaires, et en dons aux puissantes sociétés; il a consacré encore ces deniers publics à la construction de salles d'exercice, et il ne donne aucun signe de repentir. Monsieur l'Orateur, la solution de nombre de problèmes s'impose au peuple canadien. Permettez-moi d'en signaler quelques-uns:

1) Le protectionnisme doit-il se perpétuer au pays? Nous faudra-t-il éternellement subir ces monopoles, progéniture du système protectionniste, ou bien allons-nous, de temps à autre, nous orienter vers la liberté commerciale?

2) La première et la plus urgente démarche consistera-t-elle à alléger le fardeau du cultivateur et à ouvrir à ses produits les portes de plus vastes marchés, en vue de la colonisation de nos immenses étendues de terres vacantes et du développement de nos ressourcees naturelles?

3) Le Transcontinental national sera-t-il terminé d'après les plans et projets d'étude primitifs ou en fera-t-on un réseau de type inférieur, une annexe du chemin de fer du Pacifique-Canadien?

4) Solutionnerons-nous la question de la défense navale en contribuant à la marine impériale, ou assumerons-nous la tâche de créer notre propre marine?

Voilà les questions qui divisent aujourd'hui les deux grands partis politiques, et les députés de la gauche ont la ferme et inébranlable conviction qu'ils ont adopté la seule véritable solution des problèmes. Il n'y a qu'un seul moyen de solutionner tous ces problèmes: c'est l'appel au peuple canadien. La première grande consultation populaire ne ressemblera pas à celle de 1911. Les méthodes employées au cours de cette élection ne sauraient se répéter. A la prochaine élection, il n'y aura pas d'appel au loyalisme; il n'y aura pas de discussion au sujet du décret "Ne Temere"; il ne sera pas question de la Farmers' Bank; il n'y aura pas de promesse de soins médicaux gratuits. Le Gouvernement verra se dresser devant lui tous ses programmes fallacieux, ses promesses violées; il lui faudra justifier son existence d'après ses œuvres; et pour nous, députés de la gauche, nous saluerons avec plaisir l'heure où il nous sera donné d'obtenir le jugement des électeurs sur la gestion du gouvernement actuel.

M. MICHAEL STEELE (Perth-sud): Monsieur l'Orateur, ce n'est pas sans un certain mouvement d'hésitation que je prends la parole à la suite du député de Guysborough. L'honorable député nous est apparu aujourd'hui dans un nouveau rôle, celui d'humoriste; et au début de ses observations, je me suis demandé si nous allions enfin connaître l'attitude de la gauche et son amendement au budget. Je m'étais presque convaincu qu'il en serait ainsi, rien qu'à voir le sourire de satisfaction qui s'épanouissait sur les traits du député de Renfrew-sud (M. Graham). Enfin, après deux ou trois semaines d'attente, me disais-je, le député de Renfrew-sud, représentant un comté d'Ontario, a réussi à convaincre ses collègues qu'il leur faut adopter le système qu'il soumet souvent à cette Chambre. Et voici à quoi cela se résumerait: "Nous n'avons pas d'amendement, mes amis; nous n'avons pas de système à offrir; mais nous allons continuer encore un peu à nous amuser à leurs dépens"

M. GRAHAM: Tout viendra en son temps.

M. STEELE: Le député de Guysborough, en termes larmoyants, nous a dit que le loup était à la porte de la bergerie, depuis l'avènement de ce Gouvernement; nouvelle preuve de cette vérité dont du moins une partie du peuple canadien est convaincue: que les députés de l'opposition sont toujours affamés quand ils siègent à la gauche.

Je suis bien aise de pouvoir participer au débat, eu égard surtout à l'excellent budget que le ministre des Finances a présenté à cette Chambre. Inutile de me répandre en louanges ici, puisque le peuple canadien, d'une extrémité à l'autre du pays, reconnaît que ce budget est une œuvre bien mûrie et qui répond au vœux du public. C'est le député de Guysborough, je crois, qui nous a dit que le Canada, depuis l'avènement du Gouvernement actuel au pouvoir, a mis à son actif trois principaux exploits. Je tiens à lui faire observer que le Gouvernement a réussi à détenir le record dans plus de trois circonstances. Je vais citer quelques-uns de ses exploits. Au cours des deux dernières années, depuis l'avènement du Gouvernement, le commerce global du pays s'est accru de $275,000,000, la plus forte augmentation qui ait jamais été enregistrée. Durant cette période, notre commerce avec la

Grande-Bretagne s'est grossi de $80,000,000, et c'est là encore un nouvel exploit à l'actif du Gouvernement. Le revenu du fonds consolidé s'est accru de $27,000,000; le plus fort accroissement dont il soit fait mention pour une période de deux années.

M. LEMIEUX: Et que dites-vous des Etats-Unis?

M. STEELE: Oh! je suis Canadien au point que je ne saurais parler que du Canada, sans me préoccuper des Etats-Unis. Je voudrais bien que les députés de la gauche oublient un instant les Etats-Unis pour fixer les yeux sur le Canada. Les excédents accumulés au cours de ces deux années ont atteint le chiffre de $93,000,000, le plus fort excédent qui ait jamais été constaté. L'an dernier, les recettes des postes se sont gonflées de $1,559,334, excédent sans précédent. Au cours des deux exercices, la dette nette a accusé $6,000,000 de diminution, la plus forte réduction constatée jusqu'ici. Quand le député de Guysborough s'avisera de mentionner les exploits du Gouvernement actuel, je le prierais de tenir compte, à l'avenir, de ceux que j'ai mentionnés. Tout le monde reconnaît que la prospérité règne au Canada depuis nombre d'années.

Nous n'essayons pas de nier que le Canada a joui d'une grande prospérité sous l'administration de nos honorables amis de l'opposition; mais cette prospérité n'a pas pris fin avec le changement de Gouvernement. Permettez-moi de citer quelques chiffres pour établir une comparaison entre le commerce du Canada l'an dernier et celui d'autres pays en 1912-1913, le commerce de l'Allemagne a augmenté de 8 p. 100; celui de l'Angleterre de 5 p. 100; de la France de 2½ p. 100; de l'Australie 1 p. 100; Argentine 4½ p. 100; de l'Australie 1 p. 100; de l'Argentine 4½ p. 100; de l'Afrique du Sud 6 p. 100; les Etats-Unis 11 p. 100—et je suis sûr que l'honorable député de Rouville en sera charmé —le commerce du Canada de 12 p. 100.

Examinons le commerce pendant les cinq dernières années, car l'an dernier a été une exception. De 1908 à 1913, le commerce total de l'Allemagne a augmenté de 47½ p. 100; des Etats-Unis de 40 p. 100; de la France de 44 p. 100; de l'Australie de 39 p. 100; de l'Angleterre 3½ p. 100 et du Canada de 98 p. 100.

Il est bien naturel que nous recherchions la cause de la prospérité dont le Canada jouit aujourd'hui. Cette proportion pour cent merveilleuse comparée avec les autres pays est sans aucun doute pour moi due à ce que depuis trente-cinq ans nous avons vécu sous l'influence bienfaisante de la Politique nationale dont nous récoltons les fruits magnifiques à mesure que les années s'écoulent. Comme étant les initiateurs de cette politique, les conservateurs sont restés au pouvoir pendant dix-huit ans. Le parti libéral qui leur a succédé a conservé le pouvoir pendant quinze ans, parce que, je ne crains pas de le dire, il a donné son adhésion à cette politique et ce n'est qu'en 1911, quand nos adversaires ont tenté de mettre brutalement la main sur le système protecteur, que la population a résolu de ne plus les laisser à la tête des affaires du pays.

Avec l'application du système protecteur, les fabriques ont surgi en grand nombre, l'industrie a été stimulée, les ressources naturelles ont été exploitées et l'artisan comme l'ouvrier ont trouvé des emplois nombreux et réguliers avec des salaires rémunérateurs. Aujourd'hui, nous avons plus de 20,000 fabriques employant 500,000 ouvriers et payant en salaires $250,000,000.

Ces fabriques utilisent pour $601,500,000 de matières premières; la valeur ajoutée par les procédés de manufacture à ces matières premières est de $564,500,000, donnant des produits finis pour un total de $1,166,000,000. Avec une population de 8,000,000 d'habitants, le Canada manufacture aujourd'hui plus que les Etats-Unis en 1850, lorsqu'ils avaient une population de 23,000,000. Avec cet aperçu général nous pouvons constater les grands avantages que les manufacturiers du Canada ont retirés de la mise en pratique de la Politique nationale. Quel en a été le résultat pour les cultivateurs? Ils ont prospéré énormément sous ce régime économique. Nous pourrions rechercher ce qu'a fait le Gouvernement pour l'agriculture. Nous sommes tous prêts à admettre que dans le passé on ne s'est pas assez occupé de l'industrie agricole. Je ne veux pas être trop sévère pour le Gouvernement précédent, mais je puis dire que jamais le Parlement n'a consacré à l'agriculture cette attention et cette importance que mérite la grandeur de son rôle. Sans vouloir affirmer que le Gouvernement actuel fait tout ce qui est nécessaire, on ne peut mettre en doute que le ministère consacre pour le moment la plus grande partie de ses pensées et de son énergie à améliorer les conditions des classes agricoles. Le ministre a mérité les remerciements de tous les cultivateurs du pays pour l'aide financière appréciable qu'il leur accorde et spécialement à propos de la loi sur l'enseignement agricole dont les frais nécessaires seront largement compen-

sés par les bienfaits qu'elle aura accomplis. Les dépenses du département de l'Agriculture en 1910-1911 se sont élevées à $1,200,246 et en 1913-1914 à $3,358,728, presque le triple.

On nous dit quelquefois que les impôts de ce pays sont très lourds et on répète que les Canadiens sont taxés beaucoup plus qu'aucun autre peuple au monde. Sans vouloir entrer dans une discussion à ce sujet, je ferai remarquer que la plus grande partie des taxes que nous payons servent au développement de notre propre pays qui est jeune et a une superficie et des richesses énormes. Nos besoins sont grands et, comme toutes les maisons de commerce ou les industries à leur début, nous devons faire de grandes dépenses pour être à la hauteur de nos voisins et des grandes nations du monde.

Au sujet des impôts que l'on paye ici, je désire attirer l'attention sur un fait qui me cause un certain plaisir. Aux Etats-Unis sur chaque dollar de taxe on consacre 65 p. 100 à l'armée, à la marine et aux pensions—en un mot pour la guerre ou ce qui en découle. En Angleterre, 34 cents par dollar d'impôt sont dépensés pour les mêmes besoins; en Allemagne, 43 cents; en France, 31 cents; au Japon, 32 cents, mais au Canada, on ne dépense que 9 cents pour chaque dollar. Je ne sais pas si nous devons attribuer le fait entièrement à nos adversaires; du moins nous n'aurons pas raison de le faire à l'avenir, parce que nous savons qu'avec leur politique navale qu'ils ont exposée au pays l'an dernier, ce jeune pays se serait embarqué dans une énorme dépense navale qui augmenterait beaucoup la proportion pour cent de nos taxes dépensées en vue de la guerre. Avec une dépense pour commencer de $140,000,000 et une dépense additionnelle de $15,000,000 par année, nous pouvons immédiatement nous rendre compte qu'avant peu d'années notre dépenses navale aurait ajouté un montant très élevé au fardeau qui pèse sur notre population.

Au cours de ce débat, deux ou trois questions plus ou moins importantes ont été l'objet de nombreuses discussions. L'une d'elles roule sur les droits de douane imposés aux machines agricoles. J'ai été assez intéressé par les culculs de l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) quand il a compté combien ses électeurs économisaient sur les instruments aratoires. Il a calculé qu'un cultivateur de sa circonscription, avec la réduction de 5 p. 100 sur les instruments d'agriculture, ferait une économie de 25 cents par an sur une faucheuse—soit le prix d'une palette de tabac. J'ai continué rapidement son calcul et j'ai trouvé, avec le même système mathématique, que si les droits avaient été supprimés complètement, ce fermier aurait économisé trois palettes et demie de tabac. Il résulte de l'argument de l'honorable député de Guysborough, qui est probablement adopté par quelques-uns de ces amis, que si un homme ne peut économiser une palette de tabac, le système n'est pas bon, mais que s'il peut en économiser deux et demie de plus, le système est excellent.

Nous connaissons l'histoire de la réduction des droits sur les machines agricoles. Nous savons que le parti conservateur a diminué les droits de 35 p. 100 à 20 p. 100; que le parti libéral, les a réduits de 20 p. 100 à 17½ p. 100 quand il avait le pouvoir et que le parti conservateur propose maintenant de les réduire de 17½ à 12½ p. 100.

Nous voyons donc que la principale diminution effectuée sur les droits des instruments agricoles l'a été par le parti actuellement au pouvoir. Si nous étudions cette question, nous constatons qu'en réalité c'est au moment où nos amis sont dans l'opposition qu'ils désirent diminuer les droits sur les instruments agricoles. Quand ils étaient au pouvoir, ils n'ont fait aucun effort pour réduire les droits; ils ont même déclaré qu'ils n'avaient aucune intention de réduire les droits sur les machines agricoles. Pour appuyer cette déclaration, je désire citer un passage des Débats du 21 mars 1911, page 6007, dans lequel on donne un résumé d'un discours prononcé à Woodstock par mon honorable ami et voisin d'Oxford-nord (M. Nesbitt). Ce compte rendu est emprunté au "Toronto Globe", et en voici le texte:

> Il ne voit pas trop comment les manufacturiers pourraient être gênés grandement, vu qu'un petit nombre seulement d'articles fabriqués au Canada sont visés par la convention. Il est convaincu que les compagnies fabriquant les chariots Bain et Woodstock, sont en mesure de tenir tête à la concurrence universelle même à la suite d'une réduction de 2½ p. 100 dans le tarif. Les manufacturiers, croit-il, voudraient peut-être combattre la réciprocité par crainte des modications qu'on proposerait par la suite, dans le sens d'une réduction des droits sur les objets de fabrication; mais il a reçu l'assurance de sir Wilfrid Laurier et de M. Fielding qu'il ne se ferait rien de la sorte; ils ont été aussi loin qu'ils iront jamais dans le sens des intérêts de la classe agricole.

Ce sont les paroles de l'honorable député d'Oxford-nord dans une assemblée tenue à

Woodstock pendant la discussion sur la réciprocité. Pour qu'il n'y ait pas d'erreur sur l'autorité qu'il citait quand il a parlé, une question fut posée au chef du Gouvernement d'alors pour savoir si le député d'Oxford-nord avait parlé avec autorité quand il avait fait cette déclaration. Sir Wilfrid Laurier répondit:

La déclaration faite par l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) cadrait parfaitement avec notre programme; elle n'innovait pas et il était parfaitement autorisé, comme tout autre membre du parti libéral, à faire pareille déclaration.

M. FOSTER: Le premier ministre et le ministre des Finances ont-ils autorisé le député en question à faire cette déclaration?

Sir W. LAURIER: J'ai déjà répondu à cette question. C'est l'entière vérité; l'honorable député d'Oxford-nord, comme tout membre du parti libéral, était parfaitement autorisé à parler ainsi; notre ligne de conduite à cet égard ne lui avait pas été cachée, il la connaissait bien. Il n'a fait qu'annoncer notre politique générale.

Quand nos amis étaient au pouvoir en 1911, ils ont déclaré, et c'était leur politique avouée, qu'ils ne feraient pas d'autres réductions sur les machines aratoires sauf le ½ p. 100 et les tantièmes prévus par la réciprocité. Mais quand ils sont dans l'opposition, ils réclament à grands cris la suppression complète des droits et disent: Nous ne serons pas satisfaits d'une réduction de 5 p. 100, mais il faut supprimer les droits et avoir l'entrée en franchise des machines agricoles.

Il est toujours facile de faire des professions de foi politique quand on n'a pas la responsabilité d'en assurer l'application. C'est exactement la position dans laquelle se trouvent les honorables membres de la gauche. Ils peuvent se permettre de prôner une politique fiscale dont l'application n'est pas possible en ce pays, car ils savent qu'ils devront la répudier du jour où les circonstances les ramèneront aux affaires. Pour cette seule raison, les cultivateurs qui désirent l'abaissement ou l'abolition des droits sur les machines aratoires feraient bien de tenir le parti libéral continuellement dans l'opposition; de cette manière, il y aura toujours dans la Chambre un parti disposé à réclamer l'administration en franchise des instruments aratoires.

Certains orateurs de la gauche ont prétendu qu'une réduction de 5 p. 100 ne confère aucun avantage au cultivateur. Si une réduction de 5 p. 100 ne vaut rien, à quel chiffre faudra-t-il s'arrêter pour que la réduction soit appréciée du cultivateur. La fabrication des instruments aratoires est une des grandes industries de la province d'Ontario, et nous avons hâte de savoir ce que les représentants libéraux de cette province pensent de l'abolition des droits sur les produits de cette industrie.

Il y a quelques jours, l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) nous a parlé de sir Lyman Melvin-Jones, le gérant général de la compagnie industrielle Massey-Harris. Je n'ai pas pour mission de défendre sir Lyman Melvin-Jones et je n'entreprendrai pas de le faire. Je tiens cependant à signaler à la Chambre certaines remarques de l'honorable député d'Assiniboïa à son adresse. Voici ce qu'il dit, à la page 2740 des Débats:

S'il est au Canada un homme qui eût raison de rester fidèle à son parti, c'est bien le sénateur Jones, le président de la compagnie Massey-Harris. Lorsque, il y a déjà longtemps, les libéraux étaient au timon des affaires et qu'ils réduisirent les droits sur les machines agricoles, ils autorisèrent le remboursement des droits de douane payés sur la matière première ayant servi à la fabrication de ces machines, et si j'en crois le rapport de l'auditeur général, la compagnie Massey-Harris a, l'an dernier, encaissé $165,000 sous forme de drawback.

Mais parce que le parti libéral a eu le malheur de penser qu'il était temps de mettre les machines agricoles sur les articles admis en franchise, cet homme pour qui on avait eu tous les égards possibles, que notre parti avait fait nommer sénateur et créer chevalier, ce qui lui donne droit au titre de "sir"—je ne sais si c'est de lui-même qu'il a ajouté un trait-d'union à son nom ou si c'est le chef de l'opposition qui obtint pour lui dans le temps l'autorisation de l'y ajouter, mais il est bien certain qu'il n'avait aucune raison de se plaindre de la manière d'agir du parti à son endroit.

C'est ainsi que mon honorable ami s'exprimait au sujet de sir Liman Melvin-Jones et, pendant qu'il parlait, je me demandais pourquoi il paraissait si mécontent de voir le gérant de la compagnie Massey-Harris se détacher du parti libéral. Il n'y a pas à nier que sir Lyman Melvin-Jones a reçu beaucoup de faveurs du parti libéral, pendant que celui-ci était au pouvoir. Pourquoi a-t-il reçu ces faveurs? C'est évidemment parce qu'il appartenait à ce parti, car du moment qu'il s'en détache, on ne lui ménage pas les reproches. Est-ce la politique de l'opposition d'accorder des faveurs à ceux qui l'appuient et de critiquer ceux qui la combattent? Est-ce pour cette raison que nos honorables adversaires ont maintenu le tarif sur les instruments aratoires tant qu'ils sont restés au pouvoir et tant que sir Lyman Melvin-Jones les a appuyés? L'honorable député d'Assiniboïa, par ses récriminations, pourrait faire croire que le parti libéral avait acheté la fidélité de sir Lyman Melvin-Jones. A l'heure actuelle, il paraîtrait plus exact de dire qu'au lieu

d'avoir été acheté, il a été vendu par ses anciens amis.

J'aborde maintenant une autre question importante, celle de l'admission du blé en franchise. Je n'ai pas besoin de dire que dans l'Ontario nous parlons toujours avec une légitime fierté des immenses terres à blé de l'Ouest; nous pouvons envier nos compatriotes de ces provinces éloignées, mais nous ne les jalousons pas et, surtout, nous sommes loin d'être mal disposés à leur égard. Nons contemplons avec orgueil l'œuvre qu'ils ont accomplie dans le développement des ressources de l'Ouest. On ne peut nier cependant que l'admission du blé en franchise est une question qui intéresse non seulement la population de l'Ouest, mais celle de tout le Canada.

La production du blé dans le monde entier augmente sans cesse. De 1880 à 1910, la superficie des terres ensemencées en blé a augmenté de 68 p. 100 et l'augmentation dans le rendement a été de 67 p. 100. Durant la même période, la population des pays qui produisent le blé n'a augmenté que de 29 p. 100, de sorte que la quantité de blé disponible, par tête, a augmenté de 170 livres à 223 livres, d'où il ressort que la production du blé augmente dans de plus fortes proportions que le nombre des consommateurs.

Ce n'est pas une preuve qu'il se produit plus de blé qu'il n'en faut pour la consommation, mais cela explique que la culture du blé est destinée à rencontrer une concurrence de plus en plus vive et que cela crée une situation dont il faut tenir compte. La production mondiale du blé, en 1913, a été de 3,603,360,000 de boisseaux, ou 250,000,000 de plus qu'en 1912, et cependant la production mondiale de 1912 dépassait celle de toutes les années précédentes. Heureusement que tous les pays ne produisent pas tout le blé nécessaire à leur consommation intérieure. Certains pays sont dans la nécessité d'en importer d'énormes quantités. Les pays européens en importent 533,000,000 de boisseaux et d'autres pays 92,000,000 de boisseaux chaque année, soit un total annuel de 625,000,000 de boisseaux. C'est vers ces pays que le producteur canadien doit tourner ses regards.

Les Etats-Unis ont trouvé un marché dans ces pays importateurs, puisque l'an dernier ils ont exporté 143,000,000 de boisseaux de blé et de farine. Si le producteur canadien avait libre accès au marché américain, il ne ferait que se servir du pays voisin comme d'un intermédiaire qui recevrait sa marchandise et l'expédierait sur les marchés européens. Comme l'ont expliqué certains orateurs de la gauche, à l'heure actuelle, le minotier américain importe du blé canadien, le convertit en farine qu'il exporte sur les marchés étrangers, en ne payant qu'un droit minime d'un dixième de 1 p. 100, de sorte que l'on peut dire qu'en réalité le blé canadien a déjà libre accès au marché américain.

L'honorable député d'Assiniboïa a exprimé l'autre jour certaines autres remarques que je tiens à relever. Parlant de la qualité des différentes variétés de blé, il a fait la déclaration suivante:

> On remarquera de plus qu'il y a une différence de trois livres par boisseau, entre le n° 1, Manitoba nord, et le n° 1, Minneapolis nord.

Je n'ai aucun doute que mon honorable ami était parfaitement sincère lorsqu'il parlait ainsi, mais il y a un point très important qu'il ignore ou qu'il a oublié de mentionner, et c'est que l'on se sert de mesures différentes dans les deux pays; aux Etats-Unis, on emploie le boisseau Winchester, et au Canada, le boisseau impérial. Le boisseau impérial de blé pèse une livre et demie de plus que le boisseau de blé Winchester. Ainsi, la différence entre les deux n'est que de 1 livre et demie au lieu d'être de 3 livres. J'ai cru devoir signaler ce détail à la Chambre, car dans la discussion d'une question aussi importante, il est bon de présenter les faits aussi exactement que possible.

On a prétendu aussi que le cultivateur canadien obtiendrait un meilleur prix pour son blé sur le marché américain, et ce côté de la question est peut-être le plus important de tous. Mais cette prétention est-elle fondée? L'abolition du droit n'aurait-elle pas plutôt pour conséquence de rendre la position du cultivateur canadien plus difficile? Si le gouvernement américain avait été convaincu que le cultivateur canadien ne recevrait pas un prix plus élevé pour son blé, pourquoi aurait-il insisté pour maintenir ce droit de 10 cents par boisseau? Si le gouvernement américain n'avait pas craint que le blé canadien pût être mis sur le marché, aux Etats-Unis, au même prix ou à un prix moins élevé que le blé américain, il n'aurait pas autant insisté pour maintenir le droit.

Je n'ai aucune objection a admettre que les prix, d'un pays à l'autre, peuvent varier de temps à autre et nous en avons eu la preuve au cours de ces dernières années. A l'automne de 1911, une récolte

réduite, estimée à 621,000,000 de boisseaux, suffisait à peine à la consommation intérieure et les prix étaient plus élevés aux Etats-Unis que sur le marché canadien. Mais pendant la campagne électorale, lorsque la réciprocité parut avoir quelque chance d'être adoptée, ce qui aurait entraîné l'admission en franchise du blé canadien, les prix fléchirent sur le marché de Minneapolis, au point d'atteindre presque ceux de Winnipeg. Mais dès que le projet de réciprocité fut défait, les prix remontèrent. L'année suivante, en 1912, il y eût une énorme récolte et, à l'automne, les prix étaient tellement bas que les minotiers d'Ontario pouvaient acheter du blé américain, à Duluth, en payant un droit de 15 cents par boisseau et l'amener jusque dans les ports des lacs d'Ontario, à moins de frais que s'ils eussent acheté du blé de l'Ouest canadien. C'est ce qu'ils firent et de grandes quantités de blé américain furent importés en dépit du droit.

En 1913, bien que la récolte de blé du printemps fût de 9,000,000 de boisseaux supérieure à celle de 1912, les prix canadiens étaient très peu supérieurs aux prix américains. Interrogeons l'avenir. Qu'arriverait-il s'il y avait une récolte très abondante aux Etats-Unis? Les circonstances se prêtent à cette question, car, d'après les apparences la récolte du blé aux Etats-Unis, cette année, sera de beaucoup plus considérable que celle de toutes les années passées. On a calculé que la récolte du blé d'hiver atteindra 671,000,000 de boisseaux. En accordant une marge pour les accidents qui pourraient se produire d'ici à l'époque de la moisson, supposons que cette récolte ne sera que de 600,000,000 de boisseaux. Supposons de plus que la récolte du blé de printemps soit dans la bonne moyenne. Ceci donnerait aux Etats-Unis une récolte totale de 900,000,000 de boisseaux, c'est-à-dire, une récolte infiniment supérieure à toutes les précédentes. Les Etats-Unis ne consomment que 504,000,000 de boisseaux, de sorte qu'à l'automne de 1914 il y aurait un excédent de 400,000,000 de boisseaux.

Que pensent nos cultivateurs de l'idée d'ouvrir nos marchés en franchise, au blé des Etats-Unis, alors que le Canada compte un excédent aussi considérable de cette denrée? Il me semble qu'il s'agit d'une question qu'ils devraient étudier sérieusement, avant de demander qu'il en soit ainsi. Quel que soit l'état de choses qui se produit, lorsque la récolte est plus abondante, aux Etats-Unis, la présente année est mal choisie pour demander l'abolition des droits sur le blé des Etats-Unis qui entre au Canada. Nous reconnaissons sans la moindre hésitation, certes, que le cultivateur canadien a le droit de jouir du marché le plus avantageux; par contre, nous estimons qu'il doit également se préoccuper d'autres faits qui l'intéressent. Supposons qu'il a raison de soutenir que le blé se vend, sur le marché des Etats-Unis, quelques cents par boisseau de plus qu'il ne se vend au Canada, cela l'indemnisera-t-il des pertes qu'il éprouve, à cause de son impuissance à nourrir son bétail vivant. Les cultivateurs d'Ontario ont dû faire face à des difficultés de cette nature et ils se trouvent en mesure de prédire ce qui se produira tout probablement, les circonstances étant les mêmes. Nous devons nous rappeler encore—et je m'étonne de constater que les avocats du blé en franchise, dans l'Ouest, n'ont pas songé à ce détail—qu'une partie très consirable des terres des provinces de cette région ne convient pas à la culture du blé et que, s'ils ne peuvent récolter le blé, les cultivateurs de ces districts seront forcés—s'ils ne le font pas volontairement—de se livrer à l'élevage et à la culture mixte. Que feront le Manitoba, la Saskatchewan septentrionale et, en réalité, les deux tiers de l'Alberta en faveur du blé en franchise? Cette question ne les intéresse pas directement, mais ils désirent recevoir toute l'aide possible dans le développement de l'industrie de l'élevage et dans celui de la culture mixte. Je crois que les producteurs de blé des provinces de l'Ouest devraient tenir compte de la situation où se trouvent leurs confrères cultivateurs établis dans des endroits qui ne se prêtent pas à la culture du blé.

En outre, nous le savons, les Etats-Unis peuvent modifier leur tarif. Supposons que ce droit disparaisse, rien n'oblige les Etats-Unis de continuer la politique du blé en franchise. Rien ne nous garantit la permanence de cette politique. Donc, si nous établissons de nouveaux débouchés commerciaux, et si les Etats-Unis imposent de rechef ce droit, nous nous trouverons forcés d'établir à nouveau les anciens débouchés et les anciennes relations—nous n'aurons détruit que pour rebâtir ensuite. Si les Etats-Unis se trouvaient à perdre à ce marché, ils n'hésiteraient certainement pas à réclamer à nouveau ce droit, s'ils tiraient profit de cette entente, en quoi cela serait-il avantageux au Canada? La mise de notre blé sur le marché et sa vente seraient sous la haute main des politiciens

des Etats-Unis, car ces politiciens réglementeraient le tarif et nous connaissons ce que cela présente pour nous de danger.

Je viens de dire que nous avons beaucoup d'estime pour le cultivateur. Je suis convaincu que tous ceux qui composent cette Chambre et que toute la population du pays désirent rendre service au cultivateur canadien. Mais je tiens à signaler, en passant, certaines différences qui existent entre le programme politique prôné par nos amis de la gauche et celui adopté par le Gouvernement. Le parti libéral se présente, aujourd'hui, avec une politique favorable au cultivateur canadien, en disant: Je suis en faveur de l'admission en franchise au Canada de toutes les denrées alimentaires; je réclame l'admission du blé en franchise au Canada. Je veux étudier cette question, en me plaçant surtout au point de vue du cultivateur de la province d'Ontario. Lorsque je laisse mon esprit revenir aux premiers jours de mon existence—et l'Ontario occidental n'était pas très vieux alors—je me rappelle très distinctement quelques-uns des premiers cultivateurs du district que j'habite. Ces hommes venaient d'Angleterre et, après une traversée souventes fois orageuse et difficile et qui avait duré six ou sept semaines, ils avaient pu débarquer sur nos rives. Ils arrivaient sans argent et n'ayant pas la moindre connaissance de notre pays, ni des besoins de ce dernier. On ne leur donnait pas de homesteads gratuits; ils n'avaient pas de provinces sœurs riches et prospères pour fournir les deniers nécessaires à la construction de voies ferrées et à la colonisation du pays; ils n'avaient pas de banques pour leur prêter une aide financière efficace, même en retour d'un taux moyen d'intérêt élevé. Ils ne pouvaient espérer récolter, au cours de la saison suivante, mais ils devaient d'abord faire disparaître la forêt dense, déblayer le sol, puis labourer ce dernier. Tout en menant cette vie pénible de défricheur, ils devenaient un type de citoyens qui n'a pas son semblable dans aucune branche de l'industrie, au point de vue des aptitudes, de l'utilité, de l'indépendance, de la confiance en soi-même et de l'élévation de l'idéal national. Ces hommes furent les égaux de tous les cultivateurs de ce continent dans les méthodes de culture qu'ils observèrent et dans les succès qui couronnèrent leurs efforts. Ils sont les hommes qui ont fourni, en si grand nombre, leurs fils et leurs filles à l'Ouest pour y continuer, sous une forme grandement modifiée, la vie de pionniers que leurs ancêtres avaient menée, pour devenir les initiateurs des sentiments et de l'influence à exercer, pour conserver à cette partie du pays l'amour de l'empire et celui du roi et pour servir d'exemples à ceux qui, bien qu'ils jouissent des institutions britanniques, n'ont pas le respect de la loi et de l'ordre tel que nous le concevons au Canada et tel que nous désirons le maintenir.

Je crois qu'on trouve invariablement ces fils d'Ontario à la tête de ceux qui soutiennent l'école et l'église, en conservant l'idéal élevé de leurs ancêtres et en dirigeant la politique des provinces de l'Ouest. Comment celui qui connaît tout cela peut-il dire que l'Est n'a aucune sympathie pour l'Ouest? Nos frères et nos sœurs, nos filles et nos fils sont distribués en très grand nombre sur toutes les parties de ces provinces de l'Ouest et leurs intérêts sont identiques aux nôtres, leur prospérité nous réjouit et leur bonheur fait notre joie. Nous sommes convaincus que leur avenir sera précisément celui qu'ils se font eux-mêmes. Je crois fermement qu'on ne peut assurer la vraie destinée de cette partie du Canada qu'en développant, au milieu de cette population mêlée, le respect de Dieu et celui de ce qui est juste, un désir ardent de participer à la création d'un Canada grand et le respect, sinon l'amour des institutions britanniques représentées par ce Parlement et par le roi; qu'en s'attachant fermement, au point de vue du commerce, à la politique qui a assuré la prospérité du Canada et, au point de vue politique, qu'en demeurant une partie influente du puissant empire britannique. Telle est, je crois, la destinée de ce grand pays du Canada.

Mais ce n'est pas là la question qu'on débat, en cette Chambre, en ce moment. Il s'agit plutôt de la politique commerciale qu'il convient d'appliquer à cette partie du Canada. Je répète que je tiens à discuter cette question, en me plaçant au point de vue de la province d'Ontario. J'aimerais à rappeler à nos amis de l'Ouest, qu'ils siègent à la droite ou à la gauche, qu'Ontario est une province quelque peu agricole—bien qu'on oublie souvent ce fait. Je veux donner quelques statistiques se rapportant à la production des terres en culture de la province d'Ontario. En 1911, la valeur de la récolte, dans cette province, a représenté $180,000,000; celle des chevaux s'est élevée à $103,000,000; celle du bétail, les vaches laitières comprises, a été de $84,000,000; la valeur des troupeaux de moutons et d'agneaux a représenté $6,250,000; celle des cochons, $14,500,000; celle des volailles, $6,000,000, soit un total de $125,000,000, quant

au bétail vivant. La valeur des terres en culture de la province est portée à $724,000,000; celle des bâtisses qu'on y trouve, $318,000,000, tandis qu'on porte à $85,000,000 la valeur des machines aratoires qui servent aux cultivateurs de cette province, ce qui donne une valeur totale de $1,342,409,000. J'imagine que cela suffit à placer Ontario au nombre des provinces agricoles. Aux premiers jours de cette province, les cultivateurs ont cultivé le blé et cette culture leur a rapporté beaucoup d'argent; toutefois, la prospérité du cultivateur d'Ontario ne date que du temps où il a commencé à se livrer à la culture mixte, ce qui lui permit de donner de l'essor à l'industrie laitière et à celle de l'élevage. Si l'effort de la classe agricole eût été détournée par une politique temporaire, jamais les cultivateurs de cette province ne se seraient livrés à l'élevage du bétail ou à l'industrie laitière.

Je me rappelle le temps où les cultivateurs d'Ontario ont dû surmonter des obstacles sérieux, faire face aux difficultés résultant du marasme complet des affaires, difficultés et embarras que n'ont jamais connus les cultivateurs de l'Ouest et que, j'espère, ils ne seront jamais forcés de surmonter. Je me souviens encore parfaitement du temps où le cultivateur d'Ontario vendait le fromage qu'il produisait 7 cents la livre et le bœuf 8 cents la livre. Qu'a fait le cultivateur d'Ontario? S'est-il adressé au Gouvernement pour lui demander de l'aide? Non; il a immédiatement travaillé avec énergie et jugement à trouver d'autres moyens pour retirer un bénéfice de sa terre. Il a trouvé les procédés voulus et, aujourd'hui, son travail lui rapporte des bénéfices.

En thèse générale, je crois que si nous avons le blé en franchise, cela nuira grandement à l'industrie de l'élevage dans Ontario. Cette industrie est importante. En 1911, on a vendu et tué sur les fermes d'Ontario pour une valeur de $80,675,000 d'animaux de toutes sortes. Le blé en franchise nuit également à l'industrie laitière qui, elle aussi, a bien son importance. En 1913, l'industrie laitière a rapporté $121,000,000, dont $100,000,000 ont été consommés au Canada. Il appert donc que nous utilisons, au Canada, une très forte proportion des produits laitiers que les cultivateurs d'Ontario mettent sur le marché. Grâce à l'attention intelligente qu'il a apportée à l'industrie laitière, de 1900 à 1910, le cultivateur d'Ontario a augmenté le rendement de ses vaches laitières de 2,850 à 3,085 livres, et la valeur de la production de sa vache laitière de $27 à $42. Le cultivateur a besoin des déchets du blé pour nourrir son bétail et ses vaches laitières. Sans ces déchets, il lui serait presque impossible d'obtenir de son bétail des revenus rémunérateurs. Le blé en franchise nuira à l'industrie laitière au point que ceux qui s'y livrent n'obtiendront plus, dans le cas des produits qu'ils offriront en vente, les prix rémunérateurs qu'ils retirent maintenant. Il y a plus, car le cultivateur compte sur son industrie laitière pour nourrir ses cochons—et l'élevage des porcs est une industrie très importante—et s'il ne peut se procurer les déchets du blé, il se trouve privé d'une des principales nourritures dont ses porcs ont besoin. Donc, le cultivateur d'Ontario se trouve à perdre de tous côtés, si l'on admet le blé en franchise, comme les membres de la gauche le proposent aujourd'hui.

Consacrons quelques instants à considérer la cherté de la vie. Si je ne me trompe, le règlement de la Chambre ne permet à aucune femme d'élever la voix en cette enceinte parlementaire; mais si les personnes du sexe ne peuvent se faire représenter par des leurs à la Chambre, rien ne s'oppose à ce que je fasse part de la manière de voir que l'une d'elles exposait dans une lettre en date du 20 février 1914, lettre que le "Globe" de Toronto publiait le 24 février. L'auteur de cette lettre est la femme d'un cultivateur du comté d'Oxford. Je regrette que le représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt) ne soit pas ici pour apprendre ce que la femme intelligente d'un cultivateur de sa circonscription dit de la cherté de la vie dans la lettre qu'elle adressa au "Globe", et que ce journal publia sous le titre "The Farmer Catches On":

A monsieur le rédacteur du "Globe":—J'ai lu avec intérêt l'article que votre journal publiait mercredi sous le titre: "Il blâme le consommateur et défend l'intermédiaire", auquel on aurait pu ajouter: "Il s'en prend au cultivateur".

La cause fondamentale de la cherté de la vie, est-il dit dans l'article, réside dans l'insuffisance de la production des denrées de la ferme. C'est exact, mais pourquoi le cultivateur s'évertuerait-il à produire en grande quantité pour n'arriver qu'à réduire le prix des choses qu'il a à vendre?

On considère le cultivateur, poursuit l'auteur de l'article, comme un homme rude, à l'esprit étroit, mesquin et bourré de préjugés, ou comme un grand travailleur opprimé par les classes privilégiées et dépouillé du fruit légitime de son labeur. C'est encore vrai: Telle fut la situation du cultivateur, mais ce temps passe, et notre cultivateur va changer tout cela. Comment s'y prendra-t-il? Eh, mais! il fait ce que dit l'auteur de l'article—non parce que cet avis lui est donné: il va dans le monde et s'efforce d'améliorer sa situation, de la rendre conforme aux exigences du dehors.

Voici quelques-uns des moyens qu'il prend pour améliorer sa situation, pour mieux jouir de

la vie, pour grossir le dépôt qu'il a à la banque et que, soit dit en passant, il entend bien dépenser plus tard de la manière qui conviendra le mieux à lui et à sa famille, et non pas au gré de certains intéressés prévenus contre lui.

Il fabrique 50 livres de beurre au lieu de ses 100 livres d'il y a quinze ans. Ces 100 livres lui coûtaient plus du double de travail et deux fois plus d'argent. Quand, par un heureux hasard, son beurre était de première qualité, il en obtenait 15 cents la livre. Aujourd'hui, on le lui paie 30 ou 35 cents. Il y a quinze ans, quand il se donnait la peine d'engraisser une centaine de poulets, il les vendait au prix moyen de 20 cents pièce et réalisait ainsi une vingtaine de dollars. Aujourd'hui, une troupe de cinquante oiseaux dont la nourriture et l'entretien coûtent, la moitié moins, rapporte trente dollars sinon davantage. Il en est de même des œufs frais: moins il y en a, moins le cultivateur a d'ouvrage et de frais, et plus forte est la proportion de ses bénéfices. Bref, le cultivateur a le dessus! Il y a quinze ans, il donnait le lait de beurre dont il ne se servait pas; en avait une pinte quiconque en voulait. Il en obtient maintenant 5 cents la pinte et ne peut pas suffire à la demande. Autrefois, bien des femmes de cultivateurs avaient honte de mettre sur la table ces petits fromages hollandais que l'on fabrique avec le lait tourné. Ces fromages sont aujourd'hui très recherchés des citadins qui les paient 5 ou 10 cents pièces, et pour le cultivateur, ce prix ne représente pour ainsi dire que du bénéfice.

Suivant en cela l'exemple que marchands et intermédiaires donnent depuis de longues années, le cultivateur a fini de donner quoi que ce soit pour rien. S'il est le dernier à entrer dans le "mouvement", il est homme à prendre les devants, et je crois bien que certaines gens ne tarderont pas à ressentir assez vivement les effets de sa situation nouvelle.

Ne vous préoccupez pas des aises qu'il a chez lui, la somme de bien-être dont il jouit devient chaque année de plus en plus grande. S'il juge à propos d'aller habiter la ville ou le village le plus rapproché, qui est ce que cela regarde? Et si ceux qui ne sont plus en mesure de l'exploiter le considère comme une peste, tel n'est pas son avis sur son propre compte, ah, mais! Pas du tout.

La femme d'un cultivateur fatigué et retiré des affaires.

Woodstock, 20 février.

Si le représentant d'Oxford-nord était à son siège, je lui rappellerais que lorsque les femmes des cultivateurs commencent à s'intéresser aux choses de la politique, il est temps que les représentants du peuple se mettent sur leurs gardes, l'imprévu pouvant arriver.

A quoi tient la cherté de la vie? C'est une question qu'il n'y a pas lieu de discuter et qui se résume à ceci: les gens veulent mener trop grand train. On ne se contente plus aujourd'hui du bien-être qui suffisait il y a vingt ans. Il y a vingt-cinq ans une famille ordinaire aurait pu se nourrir de ce qui se perd aujourd'hui à sa table. Mais le Parlement ne saurait s'en tenir à cette seule considération; il importe qu'il examine la question et, s'il existe quelque moyen de le faire, qu'il remédie à la situation. Les libéraux croient avoir trouvé ce moyen dans l'abolition des droits sur les denrées alimentaires. Cela m'a l'air d'un remède de charlatan, d'un remède d'application temporaire, et, en tant que médecin, je dois dire que les remèdes de cette sorte ne m'inspire aucune confiance. Pour qu'un remède soit efficace, il faut persister à l'appliquer de façon continue.

[M. Steele.]

En discutant la question de l'abolition des droits sur les denrées alimentaires, il convient de poser le dilemme que le coût des produits agricoles est excessif ou qu'il ne l'est pas. S'il l'est, c'est à l'abolition des droits sur les denrées alimentaires qu'il y a lieu de recourir pour remédier à la situation. Par ce moyen on obtiendra la concurrence des Etats-Unis et de tous les pays jouissant du traitement accordé à la nation la plus favorisée. On se rappelle qu'au cours de la campagne électorale qui se fit sur la question de la réciprocité commerciale, le très honorable chef de l'opposition déclarait qu'il n'avait ni le désir ni l'intention de faire en sorte que les cultivateurs canadiens fussent assujétis à la concurrence de ces nations favorisées. A ce moment-là, il était évidemment convaincu que cette concurrence serait préjudiciable aux cultivateurs du Canada, mais il a changé d'avis et est aujourd'hui prêt à les assujétir à la concurrence des Etats-Unis et des autres nations favorisées.

Quelles seraient les conséquences de l'abolition des droits sur les denrées alimentaires? Quels sont les faits? Quelles sont les denrées dont le coût est excessif? Quelles sont les denrées qui coûtent beaucoup plus cher qu'il y a vingt ans? Nest-il pas vrai que les seules denrées dont le prix se soit accru sont celles qui proviennent des animaux: viandes, volaille, beurre, œufs, fromage, etc.? Si le prix de ces denrées est vraiment excessif, l'abolition des droits sur les substances alimentaires porterait un coup fatal à l'industrie du bétail sur pied au Canada. On entend dire parfois qu'il ne se vend plus de denrées à bon marché. C'est vrai à certain point de vue et non à certain autre.

On sait que le Canada et les Etats-Unis ont, de longues années durant, exporté de grandes quantités de viandes et de bestiaux en Grande-Bretagne. En ces dernières années, cette exportation a presque complètetement cessé. En 1913, les Etats-Unis n'ont exporté en Angleterre que 10,093 animaux, et le Canada, 1,755. D'où l'Angleterre tire-t-elle ses denrées en viande si elle ne les

importe plus du Canada ni des Etats-Unis? Voici quelques données de nature à nous renseigner à cet égard. L'an dernier, la Grande-Bretagne importait 5,256,021 quintaux de bœuf réfrigéré, dont 5,248,000 lui étaient fournis par la république Argentine. Cinq ans auparavant, la république Argentine ne lui en fournissait que 1,267,400 quintaux. On voit par là que la Grande-Bretagne reçoit de la république Argentine les viandes qu'elle importait autrefois des Etats-Unis et du Canada. Puisque cette nation est en mesure d'exporter son bœuf réfrigéré en Angleterre et d'y faire une concurrence désastreuse au bœuf de provenance canadienne, qu'est-ce qui l'empêcherait, advenant l'abolition des droits sur les substances alimentaires, d'exporter ses viandes au Canada et d'y faire une redoutable concurrence aux nôtres? Si cela arrivait, le prix de la viande n'en serait pas nécessairement moins élevé, car les intermédiaires ne se feraient pas faute d'accaparer cette viande à bon marché, de l'importer et de la détailler aux consommateurs au même prix que la viande canadienne. Mais les cultivateurs canadiens seraient assujétis à une concurrence qui les mettrait vraisemblablement dans l'impossibilité d'écouler une certaine partie de leur bétail au Canada.

A l'heure actuelle, les produits alimentaires de provenance canadienne ne sont pour ainsi dire plus frappés d'aucun droit à leur entrée aux Etats-Unis. Il me semble donc que les cultivateurs canadiens seraient bien avisés s'ils s'en tenaient à un état de choses qui leur permet d'écouler librement leurs produits alimentaires aux Etats-Unis, tout en excluant du marché canadien les produits alimentaires de provenance américaine et autre.

Je n'admets pas que les cultivateurs aient à se plaindre de l'insuffisance des débouchés. Qu'ils se heurtent à certains inconvénients particuliers, qu'ils aient à faire face à des problèmes d'une très réelle gravité, j'en conviens; or, quels sont les principaux de ces problèmes? Ce sont le manque de travailleurs agricoles et le prix excessif que lui coûte l'écoulement de ses produits. Je dois rappeler que dans l'ouest de la province d'Ontario on s'efforce de suppléer au manque de travailleurs agricoles. Le gouvernement provincial a établi un service hydro électrique dans le but de les aider à se passer des travailleurs qui leur étaient autrefois indispensables. Ce service a donné d'excellents résultats chez les cultivateurs de l'ouest de la province. Nombreux sont aujourd'hui ceux qui font usage de la force hydro électrique; ils trouvent ce service fort satisfaisant et en font les plus grands éloges.

Deux choses manquent à l'écoulement des produits alimentaires: ce sont, en premier lieu, les marchés régionaux ou locaux. On sait qu'il se perd dans l'Ontario une très grande quantité de produits agricoles pour la seule raison qu'on ne pourrait les écouler qu'à grands frais. Je crois que la faute en est un peu aux habitants des villages et des villes qui offrent peu ou point de moyens aux cultivateurs d'y aller vendre leurs produits. Quelle sorte d'encouragement les gens accordent-ils aux cultivateurs? Dans la plupart des villages il n'existe pas de marché véritable, et là où il y en a, les cultivateurs sont obligés de payer 10 cents le droit d'y vendre le beurre et les œufs. Il me semble que si les gens tenaient à ce que les cultivateurs allassent faire affaires avec eux, ils devraient les y attirer de toute manière. Ils devraient cesser de les taxer au marché, ériger des bâtiments confortables où les femmes des cultivateurs pussent écouler les produits de le ferme à l'abri du froid en hiver, de la poussière et des mouches en été. L'établissement de bonnes routes rendrait aussi de précieux services.

Nous savons quelle attitude ont prise nos amis de l'autre côté, pendant les deux dernières sessions. Le Gouvernement, qui désirait aider aux cultivateurs en améliorant leurs routes, n'a pu le faire à cause de la conduite des oppositionnistes, qui étaient appuyés par leurs amis du Sénat. Un système de tramways électriques en Ontario profiteraient aussi énormément aux cultivateurs. Je ne discuterai pas si cela est aujourd'hui possible, mais je sais que les cultivateurs des régions densément peuplées d'Ontario en tireraient grand avantage à condition qu'on leur accordât un transport prompt et peu coûteux jusqu'à leur marché local.

Je veux donner quelque attention à la minoterie. Nous savons tous que c'est l'une des grandes industries du Canada. Je crois qu'il est dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest d'adopter une politique qui encouragera l'établissement de minoteries dans les provinces occidentales. Les moulins fourniraient leurs rebuts aux cultivateurs, ainsi que la nourriture de leurs bestiaux, qu'ils seront très contents d'avoir plus tard s'ils n'en ont pas immédiatement besoin. Et ce n'est qu'en encourageant les minoteries qu'ils peuvent espérer avoir leur établissement dans cette région. Avec le blé libre, cet encouragement ne peut pas être donné, et les cultivateurs de l'Ouest chercheront en vain l'établissement de minoteries dans

leur région si l'exonération du blé est adoptée. Je crois que certaines gens se méprennent sur ce qui constitue la Dominion Millers' Association. Cette association est fortement critiquée, et l'on en parle comme d'une association de tous les meuniers du Canada. Cela n'est pas le cas. La Dominion Millers' Association ne comprend que les meuniers d'Ontario, et pas tous, encore. Elle ne comprend pas les grands minotiers de l'Ouest. L'industrie minotière, comme nous le savons, s'adapte très bien au Canada. L'Ouest canadien, en particulier, est une région où l'établissement de cette industrie devrait être encouragé. D'autres pays la considèrent assez importante pour l'encourager très généreusement. En Europe, on donne une aide très substantielle à la minoterie. En Autriche-Hongrie, il y a, par exemple, un droit de $2.66 par quart sur la farine; en France, un droit de $2.72; en Allemagne, de $2.17; en Italie, de $1.89; en Portugal, l'importation est prohibée; il y a un droit de 72 cents en Russie, de $2.38 en Espagne, de $1.51 en Suède, et de 47 cents § en Norvège. Ces droits démontrent que les pays européens considèrent au moins la minoterie comme très importante, et cherchent à faire établir autant de minoteries que possible, et de la plus forte capacité possible.

L'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) disait l'autre jour que la Grande-Bretagne ne produisait pas de blé. Je désire lui rappeler que la Grande-Bretagne produit 50,000,000 de barils de farine chaque année. Elle produit 92 pour 100 de la farine consommée dans ce pays. Sa consommation annuelle dépasse 60,000,000 de barils, dont le Canada ne fournit que 4 pour 100. La minoterie a donc pris de vastes proportions en Grande-Bretagne. Mais il n'en a pas toujours été ainsi. Nous parlons parfois de la Grande-Bretagne comme d'un pays libre-échangiste, et nous nous imaginons que c'est pour cela que la minoterie y prospère. Avant 1901, l'industrie minotière était fort précaire en Grande-Bretagne. Après la fin de la guerre sud-africaine, le gouvernement britannique a été forcé, pour augmenter ses revenus, d'imposer un droit d'entrée sur certaines marchandises. Il a imposé des droits sur la farine, et c'est de ce jour que date la prospérité de la minoterie en Grande-Bretagne. Les minotiers ont été encouragés et ont donné une bonne attention à leur propre industrie; et aujourd'hui, ils peuvent produire 92 pour 100 de toute la farine consommée dans le pays. On a lu l'autre soir à la Chambre une déclaration touchant les prix auxquels les minotiers canadiens vendent leur farine dans le vieux monde et dans quelques parties de notre pays. Il me fait plaisir de dire à mon honorable ami de Cap-Breton-sud, qui faisait cette déclaration, qu'il était complètement dans l'erreur, comme il l'aurait d'ailleurs constaté, s'il avait consulté ses propres chiffres. Entre autres choses, il disait qu'à Montréal la farine se vendait à $5.10 le baril, alors qu'elle se vendait $6.50 à Halifax. Le transport de la farine, entre Montréal et Halifax, ne coûte que 25 cents par baril, et il faudrait être grand rêveur pour croire que la farine se vend à Halifax $1.47 de plus qu'à Montréal, alors que le transport entre les deux endroits ne coûte que 25 cents par baril. Le fait est que l'honorable député citait l'affirmation d'un écrivain anonyme du "Montréal Standard"—comme il l'a admis en temps et lieux—d'un homme qu'il ne connaissait sans doute pas du tout, qui pouvait être compétent ou incapable; et je préfère le croire incompétent, parce que ces chiffres sont absolument démentis par les faits. Je m'étonne qu'un membre quelconque de cette Chambre puisse se lever et chercher à appuyer un argument en faveur du blé libre en citant des prix aussi faux que ceux-là l'étaient, et qui, s'ils étaient exacts, causeraient un grand préjudice aux meuniers de ce pays.

Une erreur commise assez généralement est celle de comparer les prix des farines sans tenir compte des qualités; une autre erreur est de comparer ensemble la farine en baril et celle mise en sac. Le prix d'un sac de 196 livres est de 30 cents de moins que celui d'un baril de même contenance. C'est une erreur qu'on passerait à un critique, mais qu'on journaliste, comme l'auteur de l'article précité paru dans le "Montréal Standard", affirme que les Canadiens payent à la corporation des minotiers un tribut égal à $1.71 pour chaque baril de farine qu'ils achètent, c'est une preuve d'ignorance complète de la question. Dans ce cas, le minotier américain aurait vite fait d'envahir le marché du Canada, car le droit canadien n'est que 60 cents par baril.

Le vrai est que le minotier canadien vend en Angleterre sa farine de meilleure qualité à perte, et M. L. Goldie, de Guelph, affirme qu'il a perdu au moins 20 cents sur chaque baril qu'il a exporté de cette récolte. Mais, son exportation lui a permis de vendre les mêmes qualités à un prix moindre au Canada et en même temps lui a procuré l'occasion de vendre aux cultivateurs une plus grande quantité de son.

Voilà une des raisons pour lesquelles nous devrions encourager les minotiers d'Ontario à moudre le plus de blé possible. Plus ils moudront de blé, plus ils auront de son à vendre aux cultivateurs pour leurs bestiaux et cochons.

Les Canadiens achètent la meilleure qualité et si ce n'était que nos minotiers peuvent exporter une certaine quantité de leurs produits, nos consommatteurs auraient à payer environ un

dollar de plus que maintenant pour chaque baril de farine.

Si l'opposition désire édifier une politique que le peuple puisse adopter, elle doit édifier sur d'autres matériaux que des articles de journaux. Elle doit avoir des faits pour appuyer sa politique. Le seul fait que ces articles anonymes, articles sans fondement et souvent basés sur toute autre chose que la vérité, servent de base aux arguments des députés de l'opposition, est une preuve qu'ils ne trouvent pas d'autres arguments à l'appui de leur programme en faveur de l'exonération du blé et de la farine.

De plus, l'honorable député a déclaré, en se basant sur ce même collaborateur du "Montreal Standard" qu'il a cité, que la compagnie Ogilvie, la compagnie du lac des Bois et la compagnie International Milling, suivant les rapports communiqués au public, avaient fait un profit de 30 à 60 p. 100 sur leur capital. Je n'hésite pas à dire que si ces compagnies ont fait les profits qu'on dit, ce n'est pas dans la minoterie. De fait, ces compagnies font un grand commerce de grains, exploitent des élévateurs, et je n'ai aucun doute que tous leurs profits viennent principalement de ces deux dernières sources.

Pourquoi dis-je cela? Je n'ai pas devant moi les chiffres de ces maisons, mais j'ai ceux d'une autre compagnie similaire qui confirment mon affirmation. Je désire citer quelques chiffres du rapport de la Grain Growers' Grain Company. Cette compagnie fait le commerce du grain dans l'Ouest. D'après son rapport de l'an dernier, elle a perdu une somme de $200,000 dans son commerce d'exportation. Elle a subi une perte de $200,000 sur le blé exporté en Europe, et cette perte a été payée sur la réserve accumulée. La même compagnie a perdu aussi $30,000 dans l'exploitation de ses élévateurs, ce qui ne l'a pas empêché de réaliser pour l'année un profit net de $170,000. D'où vient ce profit? Ce profit vient surtout des ventes faites aux minotiers de l'Ontario. Elle a subi des pertes dans son commerce d'exportation et dans son exploitation des élévateurs, mais elle a fait des profits de $170,000 quand elle a fait affaires avec les minotiers de l'Ontario. C'est pourquoi je crois que cela prouve mon assertion que les profits ne se trouvent pas tant dans le commerce d'exportation que dans le commerce sur le marché domestique. Si on a des doutes sur l'exactitude de ces chiffres, on les trouvera en consultant le rapport de la Grain Growers' Grain Company, qui dit:

> Nous avons subi une perte de $200,000 dans notre commerce d'exportation de l'an dernier.

Plus loin le rapport donne le chiffre des profits que j'ai cité. La compagnie a fait un profit de $170,000, ce qui lui a permis de distribuer un dividende de 25 p. 100 sur son capital. Ce rapport est publié dans la Grain Growers' Guide. Pour en revenir à l'honorable député de Cap-Breton-sud: ce dernier dit que la farine canadienne est vendue à plus bas prix dans les vieux pays qu'elle ne l'est sur le marché domestique, mais en faisant cette affirmation il se trompe grandement. Il a dit que la farine exportée sur le marché étranger était en plus grande partie de qualité supérieure. C'est absolument le contraire qui est vrai. J'ai pu avoir accès aux livres des grandes minoteries, et j'ai pu voir leurs états. Pour la période couverte par les états que j'ai pu voir, ils n'avaient pas exporté un seul baril de leur farine de première marque, et 90 p. 100 de leurs exportations étaient de la farine des marques les plus inférieures. C'est vrai qu'en Europe et en Grande-Bretagne il existe une demande pour ces farines inférieures, dans une certaine classe de la population, et la consommation est très grande.

Si on adoptait la franchise du blé, quelle serait la position du minotier d'Ontario en face du minotier américain? Nous savons tous qu'aux Etats-Unis les récoltes sont très précoces. Il y a, en juin, la récolte de Kansas qui donne environ 86,000,000 de boisseaux de blé dur; en juillet, le Nebraska en donne 58,000,000; de bonne heure en août, le Dakota-sud donne 25,000,000 de boisseaux de blé dur du printemps et à la fin d'août, le Dakota-Nord et le Minnesota en donnent respectivement 79,000,000 et 67,000,000 de boisseaux, ce qui fait un total de 330,000,000 de boisseaux de blé dur sur le marché avant la récolte du blé canadien. Les minotiers américains peuvent acheter ce grain, le moudre, l'expédier au Canada et encombrer le marché d'ici avant que les minotiers d'Ontario aient eu le temps de moudre la récolte canadienne. Vous direz peut-être: pourquoi le minotier canadien n'importerait-il pas ce blé? Il ne le peut pour la simple raison que les prix de transport l'empêchent de le faire avec profit. Mais le minotier américain peut acheter ce blé, le moudre et l'expédier à Boston au coût d'environ 30 cents 7 par cent livres.

Si le meunier ontarien désire l'acheter, il faudra qu'il l'expédie à Détroit, et ensuite le faire venir de Détroit à un endroit

d'Ontario, et ensuite l'envoyer de cet endroit à Boston, par exemple, au coût d'environ 50 cents le quintal. Le meunier des Etats-Unis a un avantage d'environ 20 cents par quintal dans le prix du transport du même blé expédié du même endroit. Le meunier américain a encore un autre avantage. Il paie pour le transport des déchets, son et recoupe, 20 cents de moins par tonne que pour la farine, tandis que le meunier d'Ontario est obligé de payer le même taux pour les déchets et la farine.

Cela donne au meunier américain un avantage d'environ ⅝ de cent par boisseau de blé. Le marché du meunier d'Ontario est l'Angleterre, qui consomme le surplus de la farine que produisent les Etats-Unis et le Canada. Le meunier d'Ontario pourrait expédier beaucoup plus de farine en Angleterre si les prix du transport maritime n'étaient pas aussi exorbitants. La faute en est à la coalition des compagnies de navigation dans le nord de l'Atlantique qui en ces dernières années a élevé énormément les taux. Le Gouvernement et le Parlement devraient chercher s'il n'est pas possible de faire quelque chose pour le bénéfice des minoteries du Canada, et indirectement pour les cultivateurs en faisant diminuer les tarifs sur le blé et la farine produits en Canada et exportés en Europe. Pour montrer comme ces tarifs sont élevés, je dirai que le meunier de Glasgow paie sur son blé 8¾ de moins que le meunier canadien paie sur la farine. Non seulement la coalition des compagnies de navigation a augmenté considérablement en ces dernières années les tarifs de transport du grain et de la farine, mais elle a augmenté celui de la farine au point d'en empêcher l'exportation.

Le meunier canadien étant obligé de payer beaucoup plus pour le transport de sa farine à travers l'Atlantique que le meunier anglais paie pour le transfert de son blé, qu'il lui est impossible de lui faire concurrence. La surélévatoin des prix de transport du blé et de la farine exportée en Angleterre a été pendant l'année dernière de $500,000 et sur le total de l'exportation de la farine de $835,000. C'est un fardeeau que doit porter le meunier canadien; mais il pèse aussi sur le cultivateur canadien, car tous ces frais doivent être payés en définitive par le producteur de blé. Ces prix élevés font réellement que le cultivateur et le contribuable canadiens paient une prime au meunier anglais égale à cette surélévation, et a le même effet qu'aurait un tarif imposé par l'Angleterre sur l'importation de la farine. Par conséquent, le meunier anglais, au lieu d'avoir le libre-échange, est réellement protégé contre le meunier canadien, et l'imposition de ces tarifs élevés est conséquemment contraire aux intérêts du cultivateur canadien. S'il est possible de découvrir un remède à cet état de choses, il soulagera non seulement le cultivateur de l'Ouest, mais aussi le meunier canadien.

Je veux lire maintenant un extrait de la revue "Canadian Grain Growers' Guide," du 10 décembre 1913, qui établit la chose plus clairement que je ne puis le faire. Après avoir donné l'augmentation des prix de transport transatlantique, la revue dit:

> On verra qu'en 1912 les tarifs sur le blé et la farine ont plus que doublé la moyenne des cinq années précédentes. En 1910, le tarif moyen sur le blé entre New-York et Liverpool était de 5 cents 06 par quinttal, ou 3.03 par boisseau, mais, een 1912, ce taux sautait 12.75 cents par quintal ou 7.65 par boisseau. C'est-à-dire qu'en deux ans le tarif sur le blé entre New-York et Liverpool montait de 3 cents à 7 cents ½ par boisseau, soit une augmentation de 4 cents ½, ou $45 pour un wagon de 60,000 livres, ou $60 pour un wagon de 80,000 livres. Ces chiffres sont ceux obtenus aux ports américains, car on ne peut les obtenir facilement des ports canadiens, mais ils sont à peu près les mêmes. Si donc il faut payer aujourd'hui $45 à $60 de plus pour l'expédition d'un chargement de wagon à travers l'Atlantique qu'il y a deux ans, tout le monde peut voir que le cultivateur reçoit $45 à $60 de moins en raison de cette élévation des tarifs... Les tarifs sur la farine ont été énormément augmentés et l'association des muniers a protesté vigoureusement, vu qu'ils leur nuisent considérablement et ont déjà eu pour effet de faire diminuer l'exportation. Voilà un terrain sur lequel les meuniers et les cultivateurs pourraient très bien travailler d'accord afin de se protéger mutuellement.

Dans son numéro du 3 décembre 1913, la même revue termine un article comme suit:

> **Les probabilités sont que si l'enquête promise dévoile tous les faits, on découvrira que le meilleur moyen de réglementer les tarifs serait l'établissement par le gouvernement d'une ligne de steamers qui lui appartiendraient afin de créer la concurrence.**

J'approuve ces vues entièrement, et je crois que le "Grain Growers Guide" nous a donné une politique qui fera plus pour le cultivateur de l'Ouest que l'admission de son blé en franchise aux Etats-Unis. La revue estime encore que les cultivateurs de l'Ouest auraient reçu $9,000,000 de plus pour leur récolte de blé de l'année dernière, si les tarifs n'avaient pas été augmentés comme ils l'ont été un an ou deux auparavant. C'est une grosse somme, et la question mérite que le Gouvernement et le Parlement s'en occupent; et si l'on peut trouver une politique qui réduira ces

prix excessifs de transport, ce sera dans l'intérêt des cultivateurs, non seulement de l'Ouest, mais aussi de l'Est. Je crois que l'établissement d'une ligne de transport pour porter les produits agricoles du Canada en Europe et en rapporter des marchandises en Canada sera d'un grand avantage pour les cultivateurs du pays.

En terminant, je dirai que dans l'Est nous sommes de tout cœur sympathiques à nos compatriotes de l'Ouest. Les représentants d'Ontario feront de tout cœur, j'en suis sûr, tout leur possible pour venir en aide aux cultivateurs de l'Ouest; nous demandons seulement que ces derniers n'oublient pas qu'il faut veiller aussi aux intérêts de ceux de l'Est. Quelle que soit la politique que l'on adopte, il faudra qu'elle bénéfice non seulement à l'Ouest, mais aussi à l'Est, et nous espérons que la prospérité dont le cultivateur de l'Ouest a joui dans le passé se continuera, et que celle du cultivateur d'Ontario ne souffrira en aucune façon de l'adoption de la politique que l'honorable ministre des Finances a exposée à la Chambre.

L'hon. CHARLES MARCIL (Bonaventure): J'ai écouté avec attention le discours de l'honorable député de Perth-sud (M. Steele) et je dois le féliciter d'avoir été si modéré et si orthodoxe, et de ne pas s'être écarté du programme tracé par le Gouvernement. Lorsque le résultat des dernières élections générales fut connu, il existait des doutes au sujet de ce que serait la politique du nouveau ministère. On disait à cette époque que des milliers de libéraux dans tout le Canada s'étaient unis au parti conservateur dans le seul but d'empêcher la réciprocité avec les Etats-Unis et que la politique du nouveau Gouvernement serait une politique large que pourraient accepter tous ceux qui s'étaient ralliés au cri de ni troc ni trafic avec les Etats-Unis. Je suis heureux de voir que le ministre des Finances, dans les quelques phrases que je citerai de son discours, a exposé quelle sera la politique du Gouvernement actuel; de sorte que les libéraux qui ont été entraînés par erreur à voter pour le parti conservateur le 21 septembre 1911, sauront quelle est la politique du présent Gouvernement. Voici les mots dont s'est servi le ministre des Finances au commencement de son discours:

Je me permettrai de déclarer que le Gouvernement tient à une politique fiscale de protection raisonnable en faveur des industries canadiennes, y compris, naturellement, l'agriculture, la grande industrie fondamentale. Cette politique est celle qui fut inaugurée par sir John Macdonald et continuée par ses successeurs jusqu'à présent. Nous la croyons la meilleure et même la seule qui puisse convenir au Canada, eu égard à sa situation géographique et aux conditions fiscales qui règnent actuellement dans l'univers. Cette politique a assuré la prospérité du Canada dans le passé et l'assurera à l'avenir. C'est celle-là qu'exigent la stabilité de notre commerce et l'intérêt des différents groupes qui habitent le pays. Elle comporte le développement de nos ressources naturelles, le maintien et le progrès de nos industries, l'assurance de justes salaires pour nos ouvriers et d'un marché canadien stable et avantageux pour nos cultivateurs, justifiant ainsi son nom de Politique nationale, c'est-à-dire adaptée aux intérêts de toute la nation.

Le ministre des Finances nous déclare donc, au nom du Gouvernement, que l'intention de ce Gouvernement est de continuer l'ancienne politique libérale. Naturellement, il ne dit rien de ce qui a eu lieu depuis 1896. On a adopté plusieurs lois qui ont été approuvées par le pays. En 1897, le Parlement adoptait la préférence britannique. Plus tard on augmentait le chiffre de cette préférence, et pendant les quatorze années que j'ai eu l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, j'ai entendu souvent nos adversaires se plaindre de cette préférence. L'industrie des lainages, par exemple, a protesté contre toute nouvelle augmentation de cette préférence, bien que ces protestations n'aient jamais pris la forme d'une résolution. Mais le ministre des Finances ne fait aucune allusion à la préférence britannique. Il n'y en avait certainement pas dans la politique nationale de sir John Macdonald en 1874, et on n'a fait aucune tentative heureuse d'avoir la réciprocité. Le ministre des Finances n'a fait aucune allusion aux changements apportés dans le tarif après la tournée dans le pays de la commission Fielding-Brodeur-Paterson et l'enquête qu'elle a faite. Si le Gouvernement doit maintenir le système protecteur sans s'occuper des changements qu'il a subis depuis son établissement, le discours du ministre des Finances est une déclaration à la Bourbon. Lorsque Louis XVIII est revenu en France après les guerres et le règne de Napoléon, il a fait comme si rien n'était arrivé, ignorant les quinze années de gloire que Napoléon Ier avait répandu sur l'Europe et principalement sur la France.

Il en sera de même ici si vous éliminez les quinze années de régime libéral, ou si vous déclarez que nous continuerons d'avoir l'ancienne Politique nationale. Mon honorable ami de Perth-sud (M. Steele), dont les opinions sont généralement très modérées, prétend que le Canada doit sa

prospérité à la Politique nationale. Il ne dit rien de la préférence anglaise, ni des changements apportés au tarif; mais il ne pouvait le faire, étant donné qu'il s'est déclaré lui-même partisan à outrance du Gouvernement actuel.

Dans sa déclaration de la politique du Gouvernement, le ministre des Finances n'a tenu aucun compte du présent état de choses. On sait, par exemple, que les affaires ont subi un arrêt, de l'aveu même du ministre; qu'il y a eu un resserrement de l'argent, un renchérissement de la vie, un manque d'ouvrage, un abaissement des salaires, un accroissement de la population dans les villes et une diminution de celle des campagnes. Nous avons de même appris dans cette Chambre que la recette a subi une baisse et, bien que notre commerce extérieur accuse, nous a-t-on dit, une augmentation, nous importons moins, sans doute à cause du resserrement de l'argent, pendant que l'accroissement de volume de nos exportations est dû entièrement à une modification en octobre dernier du tarif Underwood, et se limite au bétail, aux chevaux, à l'avoine, au bœuf, à la crème, au papier d'imprimerie et aux engrais. L'exportation de ces articles, avec une ou deux exceptions, a eu l'effet d'accroître encore davantage la cherté de la vie au Canada. On sait en outre—et les deux partis politiques font aussi bien de l'admettre—que la cause principale de ce renchérissement de la vie, c'est que l'on abandonne en foule les champs pour les villes. La campagne est déserte et les villes sont encombrées.

Le maire de Montréal, M. Martin, notre collègue, en a eu une idée. Il a invité à se présenter à son cabinet à l'hôtel de ville tous ceux qui se trouvaient sans emploi et, après quarante-huit heures, il s'en est présenté 5,000, Il n'avait pas été envoyé de cartes, mais un simple avis avait paru dans les journaux annonçant que le maire était prêt à recevoir tous ceux qui, étant sans ouvrage, demandaient à travailler. Il y en a eu cinq milles. Cela donne une idée de la question du chômage à Montréal.

M. PELLETIER: N'a-t-il pas dit qu'il y avait de l'ouvrage pour chacun?

M. MARCIL: J'ignore l'étendue de son invitation. Chacun de nous sait que les campagnes sont relativement désertes et que les villes sont encombrées. Le Gouvernement a chargé une commission de faire enquête sur la cherté de la vie. L'objet précis de cette commission a été énoncé par le premier ministre dans la réponse faite à une question de l'honorable député de Russell (M. Murphy), et le voici:

Pour faire une enquête sur le renchérissement de la vie au Canada et sur les causes qui amènent ce résultat ou y contribuent.

Je regrette d'avoir à dire que les membres de cette commission sont tous les trois des fonctionnaires publics, hautement honorables, je n'en doute point, et propres à accomplir cette tâche, mais non pas de ceux qu'il faut pour s'enquérir du renchérissement de la vie dans les présentes circonstances. L'un est le commissaire des douanes, un homme très occupé; un autre, le commissaire de l'agriculture, et le troisième, le chef des statistiques au ministère du Transcontinental. Ces hommes seront probablement en état de dire qu'il existe un renchérissement de la vie; mais, quant à savoir si la cause sera connue, c'est autre chose, et l'on nous annonce qu'elle ne sera certainement pas connue à cette session. Je crois que cette commission est bien peu satisfaisante.

Il y a un fait sur lequel le Parlement ne doit pas fermer les yeux, à savoir: dans quelle situation se trouverait le pays aujourd'hui sans la mise en valeur de l'Ouest canadien, sans le peuplement de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. A la Colombie-Anglaise, la population depuis dix ans a augmenté de 119 p. 100; dans l'Alberta, de 413 p. 100; dans la Saskatchewan, de 439 p. 100, et, au Manitoba, de 78. N'est-ce pas un spectacle pénible et décourageant que de voir, en l'an de grâce 1914, le Parlement appelé à réduire la représentation des quatre provinces qui, les premières, ont formé la Confédération? Il se peut que nous ayons à ôter un représentant à l'île du Prince-Edouard; nous allons en ôter deux à la Nouvelle-Ecosse et deux pareillement au Nouveau-Brunswick. Quant à la province de Québec, à cause de la fécondité de son peuple et du grand nombre de ceux qui se sont établis dans la ville et dans l'île de Montréal, elle a gardé son rang à l'égard du chiffre de la population; mais dans la province d'Ontario il y a diminution. Est-ce qu'il n'y a pas quelque chose de radicalement mauvais dans un système qui offre ce spectacle au Canada et au monde? Est-ce que les ressources naturelles manquent dans l'est du Canada? Est-ce que la vie s'est retirée de nos populations? Est-ce que les politiques de l'un ou l'autre parti n'ont pas su résoudre les problèmes de l'île du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nou-

veau-Brunswick? N'y a-t-il pas là un climat magnifique? Est-ce que l'on ne trouve pas à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick et dans l'île du Prince-Edouard presque toutes les ressources qui se rencontrent dans le nord de ce continent? On y a les forêts, les mines, l'agriculture et les pêcheries. Le cultivateur des bords de l'océan a double récolte: une qu'il tire du sol et l'autre de la mer. L'on a dans ces provinces tout ce qui, sous le soleil, tend à enrichir un pays, à le rendre prospère et heureux, tout ce qui contribue à développer et à accroître un peuple.

Pourquoi est-ce donc que la population de ces provinces a diminué et continue à décroître? Pourquoi la province d'Ontario, située qu'elle est presque au centre de ce continent, avec ses chemins de fer nombreux, sa navigation des lacs, sa proximité des Etats-Unis et de la mer, sa route du Saint-Laurent, la force motrice que lui donne le Niagara et qui bientôt pénétrera dans toutes les régions de la province, pourquoi Ontario voit-il sa population diminuer dans de telles proportions? Avec son splendide système scolaire, avec son système d'instruction agricole si bien organisé, avec ses multiples instituts de cultivateurs, avec ses journaux, le téléphone dans les campagnes et ses lignes télégraphiques, avec toutes les facilités connues du monde moderne et peuplée comme elle l'est de gens issus des meilleures races, pourquoi la province d'Ontario perd-elle dans cette Chambre une partie de ses représentants? Pourquoi faut-il que nous subissions encore l'humiliation de réduire la représentation de cette province et des provinces de l'Est, comme nous l'avons fait pendant la dernière législature et comme nous pourrons le faire à la législature prochaine si les choses continuent à aller du train qu'elles ont été jusqu'à présent.

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

Reprise de la séance.

M. MARCIL: Au moment où la Chambre suspendait sa séance à six heures, j'exprimais mon étonnement de ce que, malgré les merveilleux progrès accomplis dans l'Ouest pendant quinze ans, les vieilles provinces du Canada soient à peu près stationnaires, et même dans certains cas aient perdu de leur population, au point d'obliger le Parlement à réduire la représentation de quatre provinces sur cinq. Je vois par le dernier recensement que, dans les campagnes, l'augmentation de la population a été de 574,787, ou 17.6 p. 100, tandis que, dans les villes, elle a été de 1,258,645, ou 62.25 p. 100. Dans l'île du Prince-Edouard, il y a diminution de 9,531 âmes ou 9.23 p. 100. A la Nouvelle-Ecosse, l'augmentation n'est que de 32,764 habitants, ou 7.13 p. 100. Au Nouveau-Brunswick, la population ne s'est accrue que de 20,769 âmes ou 6.27 p. 100.

Quant à la province de Québec, à cause, comme je l'ai dit, d'une particularité de la race française et d'une forte augmentation dans l'île de Montréal, la population s'est accrue de 353,614, ou 21.46 p.c. La province d'Ontario n'a augmenté que de 343,327, ou 15.58 p.c. Ces faits démontrent, à mon sens, l'absolue nécessité où se trouve le Parlement de résoudre, par quelque mesure radicale, le plus important des problèmes qui s'offrent en ce moment à l'attention du peuple canadien, celui de renvoyer dans les campagnes le trop-plein des villes. Cette nécessité à Montréal se fait peut-être plus pressante que dans toute autre ville du Canada, à cause de sa plus grande population. Pour expliquer ce qui en est, je rappellerai ce qui est arrivé dans la journée d'hier où, répondant à une invitation du maire aux gens sans emploi de se rendre à l'hôtel de ville, plusieurs milliers d'hommes se sont trouvés là à une époque de l'année où il devrait y avoir de l'ouvrage pour tout le monde.

La raison que j'ai eue de parler sur le budget, c'est que je désire appeler l'attention du Gouvernement sur les besoins de la région que j'ai l'honneur de représenter ici, et parce que cela forme, je crois, partie de son programme. Ces mêmes besoins se font sentir dans l'est de la province de Québec et dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard. Le premier article du programme du Gouvernement actuel, c'est de protéger raisonnablement toutes les industries, sans oublier celle de l'agriculture, qui est le fondement de toutes les autres. Ce que l'on entend par protection, ce que la plupart des gouvernements ont entendu par là jusqu'ici, c'est celle que l'on accorde aux établissements industriels. On ne trouve que bien peu d'exemples d'un encouragement direct à l'industrie par excellence de l'agriculture. Dans les crédits qui sont présentement devant la Chambre, le ministre prétend avoir à peu près doublé la somme que nous votons à l'agriculture. On nous demande

cette année de voter, je crois, $3,150,000, lorsque c'était à peine la moitié de cette somme il y a trois ou quatre ans. Voilà ce que l'on nous demande de voter en faveur des classes agricoles, pendant que nous voterons plus de $10,845,000 pour les choses de la milice. Le Canada est un pays paisible et pacifique.

L'honorable député de Perth-sud (M. Steele), qui a pris la parole avant moi, cet après-midi, a prononcé un discours très modéré. Il est, à mon sens, l'un des représentants idéals de la classe agricole de la province d'Ontario. Il a l'honneur de représenter l'une des principales divisions rurales de cette grande province. L'honorable député ne s'est pas attardé à discuter la question navale, et si j'ai bien saisi le sens de ses remarques, il n'est pas du tout en faveur du projet de créer une marine canadienne, ou de dépenser de fortes sommes pour des fins belliqueuses. Il a consacré la plus grande partie de son discours à la question de l'aide qu'il faudrait accorder à l'agriculture sous diverses formes, et des moyens à prendre pour augmenter les subventions que reçoivent déjà les agriculteurs du pays. Je suis absolument en faveur d'un programme de cette nature, et j'espère que le Gouvernement trouvera le moyen de continuer l'œuvre qu'il a déjà commencée. Je prends donc la parole ce soir,—et c'est mon intention d'être aussi bref que possible,—afin de signaler à l'attention du Gouvernement les réformes qu'il y aurait à faire, selon moi, dans la région que j'ai l'honneur de représenter. Là-bas, dans l'est du Canada, au Nouveau-Brunswick et dans l'est de la province de Québec, à part les lignes principales de chemins de fer, nous manquons presque totalement de communications par voies ferrées, je veux dire que nous ne possédons pas suffisamment de lignse secondaires. Nous manquons de communications, et vous le savez, si une région agricole est privée de moyens de transport, on ne peut s'attendre à ce qu'elle jouisse d'une grande prospérité. Le long de la voie de l'Intercolonial, il existe de nombreux embranchements qui, depuis des années, auraient dû être acquis et fondus dans le réseau des chemins de fer du gouvernement. Il est inutile, je le répète, d'essayer d'amener des cultivateurs à défricher et à cultiver des terres dans un district, à moins qu'on ne leur fournisse des moyens de communications faciles.

[M. Marcil.]

La vieille province d'Ontario est bien mieux favorisée que Québec et le Nouveau-Brunswick sous ce rapport; car en consultant la carte des chemins de fer qui la sillonnent, ou se rend compte que les terres sont disposées de chaque côté des voies ferrées en forme de damier. En dépit de cet avantage, cependant, la population d'Ontario ne s'est pas accrue en ces dernières années. La situation est encore pire dans la province de Québec. Dans cette dernière province, qui est aujourd'hui géographiquement la plus grande province de la Confédération, et tout particulièrement dans la région de Gaspé que je représente, il existe une superficie d'environ 7,000,000 d'acres de terre, où il n'y a presque pas de communications par voies ferrées. Nous avons, il est vrai, un embranchement de l'Intercolonial, qui se prolonge jusqu'à 200 milles sur la côte gaspésienne, mais cette voie ferrée est présentement exploitée par un liquidateur pour le bénéfice des actionnaires. Pendant l'hiver, le service ne répond pas aux besoins de la population. A part du matériel roulant de l'Intercolonial, la compagnie ne possède presque rien. Le résultat de cet état de choses, c'est que les cultivateurs se sont laisser aller au découragement. Dans cette région, il y a trois principales industries; ce sont: le bois, la pêche et l'agriculture. L'industrie forestière est exploitée, grâce aux nombreuses chutes d'eau qui parsèment la région. Une bonne partie du bois est expédiée aux Etats-Unis, où il entre maintenant sans payer de droits; une certaine quantité est exportée en Angleterre et le reste s'en va en Amérique du Sud et aux Antilles. Quant à l'industrie de la pêche, il n'y a pas moyen d'exporter le poisson autrement que salé, ce qui diminue considérablement sa valeur. La plus grande partie de ce poisson est exportée aux Antilles et en Amérique du Sud. Il n'existe pas de moyens de communications à bon marché entre cette région et les grands centres, et nous n'avons pas à notre disposition le système des wagons frigorifiques tel qu'on l'a dans les Provinces maritimes.

Nos amis de la Nouvelle-Ecosse se plaignent souvent de l'insuffisance des moyens de transport dans cette partie du pays; mais tout le long du littoral de la province de Québec, nous n'en possédons aucun, ni frigorifique, ni autres. La baie des Chaleusr est sans contredit la plus belle nappe d'eau

qui existe sur le continent américain, mais nous n'avons aucun système à notre disposition qui nous permette d'expédier notre poisson dans les grands centres.

Quant à l'agriculture, on n'en fait pour ainsi dire que pour répondre aux besoins locaux; on donne fort peu d'encouragement à cette industrie. J'ai déjà supplié l'ancien Gouvernement de même que le Gouvernement actuel, d'établir une ferme expérimentale dans la péninsule de Gaspé. Il n'en existe qu'une en aval de Québec, à l'heure actuelle; c'est l'école d'agriculture de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, qui est sise juste à 300 milles environ du centre de la Gaspésie. La situation agricole dans ce district est tout à fait particulière, et l'on devrait y établir une ferme expérimentale d'assez grande étendue.

L'année dernière, j'ai donné communication au Parlement d'un travail important dû à la plume de M. Riopel, qui est très au courant de la situation agricole dans cette région, et qui a représenté durant plusieurs années le comté de Bonaventure aux Communes. M. Riopel, dans ce travail, suggérait d'établir une ferme expérimentale au chef-lieu du comté de Bonaventure. S'il est impossible de mettre ce projet à exécution, alors on pourrait établir plusieurs stations expérimentales dans diverses paroisses, et du comté de Bonaventure et du comté de Gaspé. Nous avons des culteurs canadiens et écossais; et dans région. Nous possédons quelques bons agriculteurs canadiens et ecossais; et dans d'autres parties du comté de Gaspé, la population est mixte. C'est une population intelligente et robuste, mais les facilités de communications lui font pour ainsi dire défaut. Lorsque nous évoquons l'histoire et que nous nous rappelons que Jacques-Cartier mouilla dans les eaux de la baie de Gaspé et en prit possession au nom de son souverain, avant de remonter le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec, ne nous semble-t-il pas étrange que Gaspé soit le seul comté de la province où il n'y avait pas un seul mille de voie ferrée, à venir jusqu'à il y a quelques années.

A cette époque, grâce à l'initiative de l'ex-ministre des Postes, qui représente maintenant Rouville (M. Lemieux), nous eûmes notre premier chemin de fer, après dix ans d'efforts incessants. Ce chemin de fer se rend jusqu'au bassin de Gaspé, sur un parcours de 200 milles le long de la côte. L'entreprise a reçu $1,500,000 de subventions en argent du Gouvernement fédéral. La province de Québec a probablement fourni $500,000 pour mener à bonne fin l'entreprise, et les actionnaires anglais du chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, qui va de New-Carlisle à Gaspé ont engagé environ $3,000,000. Nous possédons donc, à l'heure actuelle, un embranchement d'une longueur de 200 milles, dont la construction à travers une région hérissée de difficultés, a coûté de $4,000,000 à $5,000,000. Ce chemin de fer longe le rivage de la baie des Chaleurs et traverse la partie la plus pittoresque de l'est du Canada, où l'on trouve en abondance le bois de pulpe, où les pêcheries sont de tout premier ordre, où le sol est des plus fertiles, mais d'où nous avons vu depuis plusieurs générations nos jeunes gens et nos jeunes filles se diriger par centaines, chaque année, vers les Etats-Unis et toutes les autres parties du Canada, parce qu'ils ne trouvent pas dans la région qui les a vu naître les facilités qu'ils devraient y rencontrer, lorsqu'il s'agit de leur établissement. Nous avons dépensé des millions et des millions, afin de peupler notre Ouest canadien. J'ai moi-même approuvé de mes votes les dépenses que nous avons faites dans ce but, au cours des quatorze dernières années, et je ne le regrette pas, car j'ai agi ainsi avec le plein consentement des électeurs de mon comté. Nous avons toujours été d'opinion qu'en colonisant l'ouest du Canada nous travaillions à la prospérité générale du pays tout entier; mais à mon sens, le temps est arrivé où le Parlement devrait étudier attentivement la situation qui prévaut dans l'est du Canada.

La province d'Ontario ne manque pas de voix pour faire connaître ses besoins au sein du Parlement, mais le moment est venu où les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard devraient attirer tout particulièrement l'attention du pouvoir fédéral.

Nous avons entendu tout dernièrement, en cette enceinte, un long débat au sujet du coût de la construction du Transcontinental national. Je ne mentionnerai le sujet qu'en passant, simplement dans le but de vous faire voir ce que nous avons entrepris d'accomplir dans cette partie de Québec, que traverse le Transcontinental. Dans la péninsule gaspésienne, nous avons une région qui ressemble beaucoup à celle qui s'étend de la ville de Québec au lac Abitibi. Le Transcontinental traverse maintenant cette région, et la province de Québec a en-

trepris de peupler cette partie de la province, tout comme elle a colonisé les régions du Nipissingue, du lac Saint-Jean et de la Gaspésie, dans les anciens temps. La province de Québec a décidé de contribuer sa large part à cette belle œuvre de la colonisation, et il sera peut-être intéressant pour mes collègues de cette Chambre de constater, d'après le plan que je dépose devant eux, plan qui a été préparé sous la surveillance du gouvernement provincial, que l'on se propose d'ouvrir 50 cantons à la colonisation dans cette partie de la province où passe le chemin de fer Transcontinental. Ces 50 cantons portent tous, je suis fier de le dire, des noms historiques. Nous, Canadiens français, nous sommes fiers de notre passé, nous sommes fiers de notre héritage et de nos souvenirs de familles. Nos enfants et ceux qui viendront après nous, lorsqu'ils traverseront cette région, seront intéressés lorsqu'ils sauront que le canton limitrophe de la province d'Ontario, à l'ouest, porte le nom historique de la Reine, en souvenir de l'un des régiments qui ont pris part à la bataille des plaines d'Abraham, sous le commandement du valeureux marquis de Montcalm.

Le suivant porte le nom de : la Sarre, un autre régiment qui a également participé à la bataille des plaines d'Abraham, un autre est baptisé: Royal-Russillon, et tous les autres portent les noms d'officiers qui commandaient ces régiments. Le Parlement apprendra sans doute avec satisfaction que le mouvement de colonisation est déjà commencé.

Le premier convoi qui circulera sur la voie du Transcontinental quittera bientôt Harvey-Junction à destination de Amos, chargé de colons, qui s'en vont répéter dans le district de l'Abitibi les exploits qu'ont accomplis les colons français d'un bout à l'autre du continent américain. Le contingent est sous la conduite d'un prêtre canadien français, M. l'abbé Ivanhoe Caron, l'un des missionaires agricoles de la province de Québec. Lorsqu'il s'est agi d'ouvrir de nouvelles régions à la colonisation dans la province de Québec, l'Eglise et l'Etat ont toujours marché la main dans la main.

Des arrangements ont été conclus, qui permettront à ce contingent de colons de prendre possession de leurs terres, même avant que cette partie de la voie du Transcontinental ne soit complétée. Dès 1913, un contingent s'est rendu dans l'Abitibi, par voie de Cochrane, et M. l'abbé Caron

a eu l'amabilité de me faire parvenir la liste de ces colons, qui ont été les premiers à s'établir le long du parcours du nouveau Transcontinental. Cette liste contient 329 noms de colons, dont quarante sont des pères de familles. Il sont en communications avec la région du Témiskaming par le sud, et bientôt une ligne de chemin de fer viendra relier Témiskaming à la voie du Transcontinental. J'ai donc l'espoir que beaucoup de mes collègues qui m'écoutent en ce moment verront un jour cette nouvelle région de l'Abitibi défrichée et habitée par une population de colons heureux et prespères.

Dans la province de Québec, il s'est ouvert d'autres territoires avec des établissements pleins d'avenir, résultant des explorations effectuées dans ces régions du nord. Les directeurs de ces explorations nous ont informé qu'il y existe suffisamment d'essences forestières pour les besoins locaux et que les terres arables sont magnifiques. M. Henry O'Sullivan, chargé d'une mission d'exploration dans cette contrée en 1906 et en 1907, affirme que la région de l'Abilibi renferme les terres les plus fertiles qu'il soit possible de trouver. Le climat de cette région est semblable à celui de la province de Québec, le lac Abitibi se trouvent à plusieurs milles au sud d'une partie de la province du Manitoba. Quand cette région sera colonisée, la saison d'été sera plus longue, comme cela est arrivé dans la province de Québec où, du moment que le pays se colonise, la saison devient plus longue et les récoltes donnent de meilleurs rendements.

Voilà donc les premiers résultats des efforts tentés pour ouvrir ce pays à la colonisation. La région de l'Abitibi nous offre l'exemple d'une province secondant les efforts déployés par le Gouvernement fédéral pour coloniser les territoires inoccupés. Le Gouvernement fédédal a construit un chemin de fer, et maintenant la province de Québec apporte sa contribution. Que les autres provinces marchent sur les brisées de Québec à cet égard, et on verra de semblables mouvements se répéter sur le parcours du Transcontinental. La province d'Ontario, sans doute, fera sa part à l'instar de la province de Québec.

La région de Gaspé possède un chemin de fer construit collectivement par le Gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, à l'exception de la ligne qui dessert New-Carlisle et Gaspé, dans laquelle quelques malheureux capitalistes ont fait de forts placements. A mon avis, on pourrait établir un parallèle entre ces

deux régions. Puisque le Gouvernement fédéral a consacré de fortes sommes à la colonisation de la région de l'Abitibi et afin de donner plus de profondeur à cette partie de la province de Québec, et s'il est de bonne politique d'ouvrir à la colonisation ces nouveaux territoires du pays, il ne saurait se trouver de région plus fertile ni plus intéressante que celle de Gaspé, arrosée qu'elle est par la baie des Chaleurs que nous appelons là-bas la Méditerranée du Canada.

Il y existe de superbes pêcheries, des forêts étendues et productives, des terres fertiles, mais sans facilités de transport. Un impérieux devoir incombe aujourd'hui au Gouvernement. Il devrait aller au delà de l'initiative prise par le Sénat. Le Gouvernement n'a que faire du bill des lignes d'embranchements que le Sénat n'a pas adopté.

Le Gouvernement pourrait faire voter une loi tendant à faire passer le chemin de fer sous le contrôle de l'Etat, à le mettre en contact avec l'Intercolonial et à l'exploiter à titre de ligne tributaire du réseau d'Etat. J'en suis convaincu, cette Chambre approuvera l'entreprise sans attendre que la majorité du Sénat disparaisse ou que le parti au pouvoir obtienne la majorité au Sénat. Le public en général n'est pas partisan.

Le cultivateur, le bûcheron, le pêcheur qui tous peinent pendant une longue journée de labeur pour gagner leur vie et celle de leur famille, ne connaissent pas ces subtiles distinctions entre la Chambre haute et la Chambre basse. Peu lui importe ce qui se passe dans cette Chambre ou au Sénat. Tout ce qu'il sait, c'est qu'il y a longtemps qu'il est au pays que son père y était avant lui, que les gens ont peiné pendant des générations; qu'ils n'ont pas obtenu les communications par voie ferrée qu'ils auraient dû avoir, qu'ils occupent encore de petites exploitations agricoles, qu'ils ont beaucoup de peine à obtenir accès aux marchés avec les mauvais chemins qu'ils possèdent, que, s'ils récoltent des produits agricoles, ils n'ont pas le moyen d'atteindre le marché; que, s'ils prennent du poisson, à moins que le marché américain ne leur soit ouvert, ils sont à la merci des grandes compagnies de pêche, et que s'ils tirent de la forêt des billes et du bois de service, ils sont à la merci des marchands de bois. Ils n'ont aucune des facilités voulues, et si le Gouvernement veut réellement appliquer sa soi-disant politique nationale, comme l'a définie le ministre des Finances, il a le devoir de se mettre à l'œuvre et de développer ces anciennes régions de l'est du Canada.

On a pas imprimé l'essor voulu aux ressources naturelles de l'est du Canada. Au cours de cette session, on nous a demandé de porter notre concours financier à diverses industries, celles du coke, du fer, et de l'acier. Par le passé, nous avons accordé de fortes primes à diverses industries; mais notre véritable industrie nationale, c'est l'agriculture, et nous ne l'avons guère encouragée.

Le ministre de l'Agriculture (M. Burrell) peut bien se vanter d'obtenir $3,000,000 affectés à l'agriculture. Bien que ce soit le double du crédit voté ces années dernières, c'est un chiffre insignifiant, au regard des $10,800,000 qu'on nous demande de voter pour la milice. Le Canada est un pays pacifique, et l'heure est venue de mettre un termes à ses dépenses. Au lieu de construire des salles d'exercice. Il faudrait établir des fermes d'expérimentation et des écoles d'agriculture.

Il faudrait enseigner à nos gens à demeurer sur leurs domaines agricoles. Il faudrait, à l'avenir, tenter l'impossible pour encourager nos nationaux à faire retour à la terre. C'était un spectacle vraiment pitoyable que présentait, hier à Montréal, celui de milliers d'hommes en quête de travail, après avoir quitté leurs campagnes, attirés par la ville, et nombre d'entre eux ne possédant pas les moyens de gagner l'Ouest. Ne serait-il pas possible de renvoyer ces gens-là à la campagne, dans les centres ruraux où le cultivateur peut si difficilement se procurer de l'aide, et où les ouvriers agricoles font défaut?

Ce qu'il faut d'abord faire, c'est d'établir des communications par rail et par eau. Le chemin de fer dont je viens de parler pourrait immédiatement se relier à l'Intercolonial à Campbellton. Campbellton est la première station importante de l'Intercolonial au Nouveau-Brunswick, après qu'on a quitté la province de Québec. C'est la première tête de division au Nouveau-Brunswick, et elle est séparée de la province de Québec et du comté de Bonaventure par la rivière Ristigouche. Campbellton est la ville la plus importante du Nouveau-Brunswick et celle qui fait le plus de progrès. Sa population est de 4,000 à 5,000 âmes. Mais, malheureusement, elle est privée de toute communication

avec le pays au nord. Ses habitants de Bonaventure et de la côte de Gaspé sont séparés de Campbellton, alors qu'ils pourraient nouer des relations non seulement avec cette ville florissante, mais encore avec tous les points à l'est et à l'ouest sur la ligne de l'Intercolonial. L'Intercolonial part de Campbellton et se rend à Halifax et Sydney, à l'est, et à Montréal et Québec, à l'ouest. Au sud de Campbellton circule l'Intercolonial qui se rend à la frontière de l'état du Maine, à Saint-Léonard, et là il fait raccordement avec le Transcontinental, le Pacifique-Canadien, le Boston & Maine, le Boston & Arostook. La péninsule de Gaspé bénéficierait grandement de tous ces avantages, si elle était reliée à l'Intercolonial, mais ils sont tous arrêtés par un fleuve.

Il y a une autre rivière à traverser, c'est la Restigouche. Voilà des années, des générations que ces populations demandent un pont sur la Restigouche, qui est une rivière interprovinciale.

Le gouvernement provincial n'a pas de juridiction exclusive sur cette rivière, et le Gouvernement fédéral devrait s'occuper de la solution de cette difficulté. A la dernière session, après l'avènement du nouveau Gouvernement au pouvoir, cette requête fut présentée par la ville de Campbellton, la chambre de commerce de Campbellton, le conseil de comté de Restigouche, le conseil de ville de Dalhousie, toute la partie sud du Nouveau-Brunswick contiguë à la rivière Restigouche, par le conseil de comté de Gaspé, le conseil de comté de Bonaventure, toute la population de cette partie du pays. Cette affaire fut soumise à l'honorable M. Monk, alors ministre des Travaux publics, et au titulaire actuel (M. Rogers). Le projet, c'est que partant de Gaspé où l'on a construit au coût de $200,000 un quai à eau profonde, où il existe au bassin de Gaspé un des plus beaux ports maritimes de l'Amérique-nord, où il y a eau profonde et où la navigation est ouverte pendant neuf ou dix mois de l'année, ce chemin de fer, à l'autre extrémité de la ligne pénètre dans Campbellton et s'y raccorde avec l'Intercolonial, le Transcontinental, Pacifique-Canadien, Boston-Maine et de fait avec tout le réseau des chemins de fer.

Ces résolutions exposent clairement les besoins de la région. Je signale le fait au Gouvernement, non pas dans le but de soulever une question d'intérêt local, mais afin d'appeler l'attention sur une des mesures que l'Etat, à mon avis, doit adopter: donner à la région inférieure de l'est du Canada quelques-uns des facilités auxquelles elle a droit, afin d'engager les gens à faire retour à la terre, à revenir dans les campagnes où ils ont jadis vécu si heureux et où ils pourraient jouir d'une si grande prospérité, si on leur accordait les avantages ordinaires dont ils devraient bénéficier. Quels que soient les remaniements que subisse le tarif, soit que nous dégrevions l'impôt des machines agricoles de 5, de 10 ou de 50 p. 100 ou que nous supprimions entièrement le droit, il n'en est pas moins vrai que ni le Canada ni aucun autre pays ne saurait jouir de la prospérité, si l'agriculture est en souffrance. L'agriculture est l'industrie fondamentale, et comment pourrait-on espérer qu'une région agricole comme celle-ci..

M. BURHAM: L'honorable député englobe-t-il la Grande-Bretagne dans cette allégation?

M. MARCIL: La Grande-Bretagne n'est pas un pays agricole.

M. BURNHAM: Non, c'est ce que je pensais.

M. MARCIL: Je parle d'un pays agricole. Je sais que l'Angleterre est le plus beau pays du monde pour l'agriculture, mais sa superficie est restreinte. La péninsule de Gaspé a une superficie égale à deux ou trois petits royaumes d'Europe, et pourtant elle n'a presque aucun moyen de communication avec le monde extérieur. Nous avons une ligne de chemin de fer de l'Etat partant de Montréal et allant jusqu'à Halifax, qui a coûté près de $100,000,000 au pays. Ce chemin de fer a été décrit comme étant un arbre sans branches. Comment cet arbre peut-il vivre sans rameaux? L'Intercolonial a vingt ou vingt-cinq embranchements et pas un n'est exploité, comme cela devrait être, par la ligne mère. Le réseau du Pacifique-Canadien comprend plus de 9,000 milles d'embranchement, celui du Grand-Tronc environ 7,000 milles, celui du Nord-Canadien a plus de 1,000 milles d'embranchements. La confé- Tronc-Pacifique a inauguré cette année 3,000 milles et le chemin de fer du Granddération a été rendue possible par l'Intercolonial, et les concessions faites à l'époque par la province de Québec en vue d'amener l'unité et pour se conformer aux désirs du Canada. Sans le consentement de Québec, la confédération était hors de question et sans l'acquiescement de Québec et son atta-

chement inébranlable aux institutions britanniques, la confédération du Canada cesserait d'exister, Québec et la clef de voûte de la Confédération. Nous avons un réseau de chemins de fer de l'Etat qui est en exploitation depuis environ quarante ans, mais qui ne laisse aucun bénéfice à la région qu'il traverse, sauf sur une étendue de quelques milles de chaque côté de la voie. Pourquoi le rivage nord de la baie des Chaleurs, qui est peuplé d'environ 50,000 habitants, ne jouirait-il pas des avantages de ce chemin de fer comme le rivage sud? Si nous avions acheté le chemin de fer de Témiscouata, qui rejoint l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup, la ligne de Mégantic, le Québec-Central et la ligne d'Arthabaska, le réseau International. Au lieu de se composer d'une ligne à une seule voie sur une distance de 858 milles jusqu'à Halifax, l'Intercolonial se serait étendu dans différentes régions de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et avec la ligne de l'île du Prince-Edouard, aurait procuré des facilités de communications dans toutes les régions du pays.

Nous sommes surpris que la population de l'est du Canada soit restée stationnaire. D'après moi, la première explication, c'est que vous n'avez pas donné à cette population les facilités qu'elle aurait dû avoir. A quoi bon se livrer à l'agriculture dans la péninsule de Gaspé ou dans le comté de Bonaventure, si vous n'avez pas un débouché pour la récolte? Cela coûte moins cher pour envoyer des marchandises à 300 milles par l'Intercolonial que sur une distance de 100 milles par un embranchement. La commission des chemins de fer admet par faitement cela, prétendant que les embranchements, en raison de leur courte distance, ont droit au triple tarif exigé sur la ligne principale.

Comment pouvez-vous espérer que les gens soient contents et satisfaits dans ces régions agricoles? Ils quittent la campagne et vont s'entasser dans les villes. Où en est-on rendu, aujourd'hui, par exemple, à Montréal? Je cite Montréal parce que je suis plus au courant des conditions qui existent dans cette ville que dans aucun autre centre canadien. La maison de refuge de Montréal, la Brewery-Mission, le refuge municipal, et toutes les sociétés de charité vous diront que l'hiver dernier a été le plus dur que Montréal ait vu depuis vingt ans. Actuellement, il y a des milliers d'hommes sans travail. Je ne dis pas que toute la faute en revienne au Gouvernement actuel, mais c'est la faute du système qui n'accorde pas aux districts ruraux du Canada les facilités auxquelles ils ont droit. C'est très bien de construire des grandes filatures de coton et des fabriques dans tout le pays, mais la plus grande fabrique de toutes est celle de la ferme, et tant qu'elle n'est pas prospère rien ne peut l'être dans notre pays.

Je demande instamment au Gouvernement de prendre en sérieuse considération la construction de ce pont de façon à mettre en communication ce chemin de fer avec le réseau de l'Intercolonial. Mon raisonnement pour ce cas particulier trouvera, j'en suis sûr, son application dans un grand nombre de régions du pays.

Je voudrais donner lecture d'une résolution adoptée par le board of trade de Campbellton, une ville qui est peuplée en nombre égal d'Anglais et de Canadiens et qui, au point de vue politique, donne une différence assez faible, l'honorable député de Restigouche (M. Reid) ayant une petite majorité, de sorte que c'est un exemple assez bien choisi de la population du Canada sur une petite échelle. Cette résolution qui a été envoyée au ministre des Travaux publics pour appuyer le projet de réunir la péninsule de Gaspé à l'Intercolonial est rédigée dans les termes suivants:

Le board of trade de la ville de Campbellton, comté de Restigouche, province du Nouveau-Brunswick, se permet respectueusement d'adresser un mémoire à votre département au sujet de l'importance et de la nécessité de construire un pont sur la rivière Restigouche, dans ladite ville de Campbellton, pour réunir d'un côté la ville de Campbellton avec le comté de Bonaventure, province de Québec, à ou près de Cross-Point, de l'autre côté. Ce pont pourrait être combiné de façon à servir de passage à la voie ferrée et à la grande route, cette dernière devant être affranchie de tout péage et à ce sujet les pétionnaires font remarquer:

1. Que Campbellton est une tête de division sur l'Intercolonial, où des ateliers importants de chemin de fer ont été construits et sont en activité.

2. Que Campbellton est la tête de ligne dans la section Est de l'Intercolonial qui, à son terminus dans l'ouest, communique avec le réseau du Pacifique à Saint-Léonard près de la frontière du Maine et qui est en relation directe à cette extrémité de sa ligne avec d'autres réseaux de chemins de fer canadiens ou américains.

3. Que le pont de chemin de fer en question serait d'une grande utilité et rendrait service dans la région à la fois aux habitants du comté de Restigouche et à ceux du comté de Bonaventure, en tout temps de l'année et particulièrement dans certaines saisons, quand la rivière Restigouche est fermée au trafic par suite de la débacle des glaces et de la glace sur le rivage, la ville de Campbellton étant le marché naturel des cultivateurs et autres habitants installés sur la rive opposée de la rivière dans le comté de Bonaventure et l'endroit le plus avantageux et le plus convenable pour l'expédition des surplus des produits de la

ferme et autres articles sur les marchés du monde.

4. Que vos pétitionnaires croient et allèguent que la construction de ce pont aurait pour effet de stimuler le commerce dans les deux comtés et le trafic sur ces chemins de fer, comme aussi sur le chemin de fer oriental de Québec, dans le comté de Bonaventure, ce dernier communiquerait suivant toute probabilité avec les deux autres lignes ci-dessus mentionnées, à Campbellton, si ce pont était construit, et l'on prétend que le trafic énorme qui passerait sur ce pont en justifierait la construction comme entreprise publique par le Canada et, en outre, comme étant un projet qui doit, dans la nature des choses, être d'une tr!s grande utilité et d'un grand avantage à ces centres installés sur les deux rives, devrait, dans l'opinion des pétitionnaires, se recommander à la considération de votre département.

5. Vos pétitionnaires attirent aussi votre attention sur le fait que le Gouvernement et le Parlement du Canada ont déjà admis le projet, comme en témoigne la demande d'une subvention de $160,000 qui a été votée à cette intention.

6. Que ce board of trade se joint au conseil de la ville de Campbellton, au conseil de comté de la municipalité de Restigouche et à de nombreux pétitionnaires des comtés de Restigouche et Bonaventure pour insister vivement auprès de votre département sur les grands et nombreux avantages qui résulteraient de la construction de ce pont et sur la nécessité qui s'en fait sentir, et il demande très respectueusement que ce projet reçoive, comme nous n'en doutons pas, votre considération la plus attentive, la plus sérieuse et la plus favorable.

Par ordre du board of trade de Campbellton.

(Signé): J. Harquail,
Président.

(Signé): T. Reid,
Secrétaire.

Campbellton (N.-B.), décembre 1912.

M. W. F. MACLEAN: Combien ce pont coûterait-il?

M. MARCIL: D'après les dernières évaluations, $640,000.

M. MACLEAN: Empêcherait-il la navigation?

M. MARCIL: Non, ce serait un pont en fer construit par la Dominion Bridge Company. Nous avons fait autoriser une compagnie appelée l'Interprovincial Bridge Company qui a demandé la subvention ordinaire pour un pont, qui a été votée, $150,000. Cette somme a paru insuffisante et une demande a été faite pour obtenir une garantie d'intérêts. Le changement de gouvernement est arrivé avant que la question pût être résolue. La situation dans ce cas n'est pas ordinaire. Il s'agit d'un pont interprovincial qui mettrait en communication l'Intercolonial avec un chemin de fer de 200 milles construit avec l'argent du Canada et qui n'a pas été utilisé complètement; cela nous mettrait en relation avec le port de Gaspé qui est le plus beau de l'Amérique du Nord, quoi que puissent dire les représentants de Sydney et d'Halifax.

En rattachant Gaspé à Montréal, quand les navires d'Europe atteindraient Gaspé vous pourriez prendre un train rapide et transporter les dépêches à Détroit et à Chicago dans le temps où un steamer rapide arriverait à Québec et les dépêches seraient loin dans l'ouest quand le navire aborderait à Montréal. En outre, la construction de ce pont ouvrirait une nouvelle région de Québec aux agriculteurs, aux forestiers et aux pêcheurs.

C'est à de telles entreprises, suivant moi, que nous devons nous consacrer, si nous voulons trouver la solution du problème de la cherté de la vie. La cause principale de la vie chère, chacun l'admet, c'est que nous avons cessé d'être une nation de producteurs et que nous devenons rapidement une nation de consommateurs. Nous avons aujourd'hui dans l'île de Montréal 650,000 habitants. Quand j'étais enfant, ce qui est aujourd'hui la ville de Westmount était un verger.

Sur les coteaux mûrissaient les plus belles pommes du monde, les Fameuses. Quand le feu roi Edouard VII vint au Canada, il apprécia tellement la Fameuse qu'il donna l'ordre, resté valable depuis lors et qui a été exécuté chaque année, que cette pomme soit servie sur la table royale à Windsor et dans les autres châteaux. Ces vergers ont disparu de l'île de Montréal. Et le melon de Montréal qui ne le cédait à aucun autre sur le continent a aussi disparu de l'île de Montréal.

M. MACLEAN (York): Les melons Shaugnessy y sont toujours en faveur.

M. MARCIL: Le melon Décary tend rapidement à disparaître. Lorsque j'étais enfant, c'était un spectacle très intéressant de voir les maraîchers des environs de Montréal, se rendre deux fois par semaines au grand marché Bonsecours. Tout cela a disparu et l'île de Montréal est maintenant divisée en terrains à bâtir. Pour hâter encore cette transformation, le Nord-Canadien se perce un chemin à travers la montagne et installe une ville du côté nord de l'île. A l'heure présente, une ferme sur l'île de Montréal se vend $200,000, $300,000, $400,000; il y a vingt-cinq ans, on aurait pu acheter toute une paroisse à ce prix. Depuis la disparition des jardins, Montréal est obligé de s'approvisionner de légumes dans Ontario et sur le marché américain—principalement sur le marché américain. Nous avons ces-

sé d'être une population de producteurs pour devenir des consommateurs. Dans les autres parties de la province de Québec, on n'a pas encore commencé la culture maraîchère. La semaine dernière, l'association des jardiniers de Montréal a décidé de demander le concours de la municipalité pour établir de vastes jardins potagers dans l'île Jésus, immédiatement au nord de l'île de Montréal, dans le comté de Laval; ces jardins approvisionneront la ville de légumes. Les changements que nous constatons à Montréal se produisent d'un bout à l'autre de la province. Nous avons dans Québec dix ou quinze comtés dont la population a diminué de 5,000, 10,000 et 15,000 habitants.

Aux portes mêmes de la ville d'Ottawa, nous avons le comté de Labelle, une nouvelle région agricole, colonisée presque exclusivement par les Canadiens français, et dont la population atteint 50,000 âmes, mais immédiatement après, nous avons l'ancien comté historique d'Argenteuil, si bien représenté dans cette Chambre par mon honorable ami (M. Perley.) La population de ce comté ne dépasse pas 16,000.

Existe-t-il des raisons pour un pareil état de choses? Je considère que nous ne prenons pas le bon moyen lorsque nous accordons une excessive importance aux moindres modifications du tarif, parce que certains intéressés viennent faire de la propagande dans les couloirs de la Chambre. Mais la masse du peuple, nos rudes et honnêtes cultivateurs, ceux qui sont à l'ouvrage avant le lever du soleil et qui, bien souvent, travaillent encore longtemps après que l'astre du jour a disparu, viennent très rarement faire entendre leurs récriminations jusqu'ici et ce sont eux cependant qui ont droit à la protection et à la sollicitude du Parlement.

Je demande au Gouvernement d'appliquer sa politique dite nationale dans le sens que lui donnait leur grand chef, sir John A. Macdonald. Les honorables membres de la droite ne sont pas généreux; ils ne veulent pas admettre que nous avons amélioré et perfectionné la Politique nationale; ils ne veulent pas admettre que le traitement de faveur accordé à l'Angleterre a marqué un progrès énorme, de même que certains autres changements introduits depuis. Ils n'ont pas la générosité de reconnaître que nous avons amélioré quoi que ce soit. Cependant, ils se contentent de la Politique nationale telle qu'elle leur a été transmise par le parti libéral, car nous avons entendu tous les orateurs de ce parti déclarer les uns après les autres que jamais le commerce et les affaires n'avaient été aussi prospères que cette année. Tant mieux pour le pays et j'espère que cette année de prospérité sera suivie de beaucoup d'autres.

Je ne demande rien autre chose que de voir le pays progresser et prospérer. Peu importe le parti au pouvoir; cela est d'importance secondaire. Le problème que nous avons à résoudre, le but vers lequel doivent tendre tous nos efforts et nos énergies, c'est la recherche des moyens les plus propres à venir en aide à la population des anciennes circonscriptions rurales de la province de Québec, à ceux qui ont supporté tout le poids de la lutte, à ceux qui depuis des générations attendent un secours auquel ils ont droit, mais qui ne leur vient jamais.

J'ai déjà indiqué un moyen de relier la Gaspésie aux réseaux ferrés du Canada. Le seul moyen d'arriver à ce résultat, c'est de construire, au coût de $750,000, un pont de chemin de fer qui fera partie du réseau de l'Intercolonial et qui restera la propriété de l'Etat. Le ministre des Travaux publics a reçu la requête qui a été envoyée à Ottawa à ce sujet; il l'a remise à son collègue du Nouveau-Brunswick (M. Hazen) qui, à son tour, l'a fait parvenir au ministre des Chemins de fer et des Canaux. Voilà à quoi ont abouti les démarches de la population au sujet de cette affaire. Voici la lettre écrite par le ministre des Travaux publics au ministre de la Marine et des Pêcheries:

16 décembre 1912.

L'honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur Hazen,

Je vous adresse, avec la présente, copie d'une requête reçue du conseil municipal de Campbellton, dans le comté de Restigouche (N.-B.), ainsi que copie d'une requête reçue de la même ville, soumettant au Gouvernement un mémoire concernant l'importance et la nécessité d'un pont sur la rivière Restigouche, reliant Campbellton d'un côté, avec le comté de Bonaventure dans la province de Québec de l'autre côté; cette construction serait en même temps un pont de chemin de fer et un pont public; les pétitionnaires invitent le Gouvernement à accorder sa plus sérieuse attention à ce projet.

Je dois dire aussi que les deux requêtes en question sont couvertes de très nombreuses signatures des résidents de la région intéressée.

Sincèrement à vous.

R. Rogers.

La lettre du ministre de la Marine et des Pêcheries est ainsi conçue:

17 décembre 1912.

L'honorable F. Cochrane,
Ministre des Chemins de fer,
Ottawa.

Cher monsieur,

L'honorable R. Rogers, ministre des Travaux publics, m'a transmis la lettre ci-jointe, contenant une requête du conseil municipal de Campbellton dans le comté de Restigouche, ainsi que copie d'une requête présentée par la chambre de commerce de la même ville, concernant la nécessité d'un pont sur la rivière à Campbellton, etc. Comme cette question relève évidemment de votre département, je vous transmet les documents.

Votre tout dévoué,
J. D. Hazen.

Voici le texte de la troisième et dernière lettre:

19 décembre 1912.

L'honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottwa.

Cher monsieur Hazen,

Je vous accuse réception de votre lettre du 17 décembre contenant une requête au sujet d'un pont de chemin de fer et de voiture sur la rivière Restigouche, à Campbellton. M. Rogers m'a aussi transmis une copie de cette requête, mais la question n'est pas de notre ressort, vu que l'Intercolonial ne traverse pas la rivière à cet endroit, mais à Matapédia, plus à l'ouest.

Bien à pous,
F. Cochrane.

Il est bien vrai que l'Intercolonial traverse la rivière Restigouche à Matapédia, à 18 milles de Campbellton, mais le pont, à cet endroit, est exclusivement pour le chemin de fer. A Matapédia, sur la rive sud se trouve une région montagneuse très peu susceptible d'être colonisée. Tout le terrain a cet endroit est monopolisé par des clubs de pêche et par le chemin de fer. Campbellton est un point important sur la voie de communication avec les états de la Nouvelle-Angleterre, les Provinces maritimes, Québec et l'Ouest.

Il y a quelques années, l'Intercolonial avait un pont à Matapédia. Quand les usines de Sydney commencèrent à transporter leurs lourds matériaux, on constata que ce pont, comme beaucoup d'autres sur l'Intercolonial, n'était pas assez solide; il fut décidé de le démolir et de le remplacer par un solide pont en fer. Il m'a fallu sept ans d'efforts, avec le concours de mes collègues de la province de Québec et du Nouveau-Brunswick, pour amener une entente entre les trois gouvernements, celui du Nouveau-Brunswick, celui de Québec et celui d'Ottawa, à l'effet de conserver l'ancien pont de la Matapédia et le convertir en un pont pour les piétons et les voitures.

Avec la coopération de trois ministres des chemins de fer, M. Blair d'abord, ensuite l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) et finalement de M. Fielding, qui fut pendant quelque temps ministre intérimaire des Chemins de fer; avec la coopération aussi de l'honorable John Morrisey, du gouvernement du Nouveau-Brunswick, que je me fais un devoir de mentionner dans cette circonstance, et de l'honorable M. La Billois, qui était alors commissaire des travaux publics; avec la coopération de l'honorable député de Restigouche (M. Reid), le député provincial de Bonaventure, dans la législature provinciale (M. Kelly), de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), qui représentait alors le comté de Gaspé dans cette Chambre, jai finalement réussi à préserver le vieux pont pour le mettre à la disposition du public.

Quand ce pont n'existait pas, il fallait traverser la rivière à gué.

Il nous a fallu sept ans de travail pour obtenir cette amélioration et on s'étonne de ce que la population de ces régions abandonne les terres pour aller s'établir dans l'Ouest; on se demande pourquoi ces cultivateurs n'ont pas le courage et l'énergie de leurs pères. C'est une perspective beaucoup plus attrayante pour un cultivateur d'aller prendre une concession gratuite dans le Nord-Ouest et de cultiver du blé dur, Manitoba n° 1, avec des instruments et un outillage qui n'existaient pas autrefois dans la Nouvelle-Ecosse, ni le Nouveau-Brunswick, ni Québec, ni Ontario.

Je suppose que le ministre des Chemins de fer s'est contenté d'un accusé de réception des requêtes qui lui ont été envoyées et comme il n'est pas au courant de la situation, je n'ai pas l'intention de critiquer sa conduite en cette affaire.

L'griculture, naturellement, cède le pas en importance aux chemins de fer. L'agriculture est une industrie fondamentale, mais de quelle utilité peut-elle être si elle est privée de moyens de transport? Nous avons, il est vrai, les cours d'eau dont la nature nous a pourvus et dont nous ne pouvons pas être dépossédés, mais je maintiens néanmoins que l'agriculture ne reçoit pas dans cette région et dans d'autres parties de la province de Québec l'encouragement qu'on devrait lui donner.

Il y a quelques jours, j'ai demandé à l'honorable ministre de l'Agriculture s'il se proposait d'établir une nouvelle station agronomique à New-Carlisle, et j'ai le regret de dire que le ministre s'est contenté de répondre que la question était à l'étude. Lorsque le budget supplémentaire fut soumis à l'examen de la Chambre, j'ai signalé à l'attention du ministre les avantages spéciaux qu'offre la région pour la

production du beurre et du fromage. C'est une région accidentée et montagneuse. Le rapport de M. Chapais, fonctionnaire à qui le département a confié ce travail dans l'est de la province de Québec, affirme qu'on ne peut trouver, dans toute la province de Québec, de région qui convient le mieux à la production du beurre et du fromage que celle fournie par les comtés de Bonaventure et de Gaspé. Croirait-on que, dans toute la péninsule gaspésienne, on ne trouve pas un seul wagon réfrigérant? Nous n'en avons jamais eu. Si l'on veut expédier du beurre ou du fromage d'un point quelconque de la région, on doit se servir à cette fin d'un wagon à marchandises ordinaire qui appartient généralement à l'Intercolonial, vu que le chemin de fer local ne possède réellement pas de wagon à marchandises. On doit rendre ce produit sur une distance de 100, de 150 et même de 200 milles, avant d'atteindre l'Intercolonial, alors qu'on court la chance de le mettre à bord d'un wagon frégorifique de ce chemin de fer. Nous ne comptons qu'un petit nombre de beurreries et de fromageries, qui traînent une vie misérable. Pourtant, cette région pourrait devenir un magnifique centre d'industrie laitière. Elle convient admirablement à l'élève du bétail et à la production du beurre et du fromage.

Je me suis adressé au ministre de l'Agriculture pour obtenir de lui un encouragement quelconque sous ce rapport, et il m'a renvoyé au ministre de l'agriculture de la province de Québec. Je suis prêt à rendre à César ce qui appartient à César. Ce Gouvernement a voté $10,000,000 pour aider à l'agriculture, mais $10,000,000, répandus par tout le Canada, représentent un montant infinitésimal, certes. La province de Québec a reçu une certaine partie de ce crédit, mais la province de Québec ne peut pas faire grand'chose, si l'on tient compte de l'immense territoire dont elle doit prendre soin. La province de Québec est administrée aujourd'hui par un gouvernement libéral. Je ne suis pas ici pour dire que c'est bien tant pis pour elle, parce que j'estime qu'on tombera d'accord pour reconnaître que le gouvernement qui dirige les affaires de la province de Québec a fait preuve d'un esprit de progrès bien entendu. L'état des finances de cette province est des plus prospères et le gouvernement chargé de l'administration a entrepris l'amélioration des chemins publics, suivant, en cela, l'exemple donné par la province d'Ontario.

La semaine prochaine verra réuni, à Montréal, un congrès auquel la province de Québec, les états de la Nouvelle-Angleterre et Ontario seront représentés. Enfin, les provinces vont accomplir ce qu'elles auraient dû faire depuis nombre d'années: améliorer l'état des chemins publics dans les campagnes du Canada. C'est une partie du problème qu'il faut résoudre. Je sais que nos amis nous diront que tout le reproche doit retomber sur le Sénat qui a rejeté le projet de loi relatif aux chemins publics. Eh bien, il appartient au Sénat de se défendre lui-même. Je ne suis pas ici pour justifier le Sénat; je n'ai même pas le droit de mentionner ce corps, mais je crois que le Gouvernement que nous avons devrait étudier la situation suivant des données plus larges, en tenant compte, avant tout, des intérêts du cultivateur et non pas de l'intérêt du parti. Si la présente administration—et je ne veux pas mettre en doute la sincérité de ceux qui la composent—désirait réellement aider la construction des chemins publics dans les parties du Canada qui ont le plus besoin de ces ouvrages. Je crois qu'il pourrait trouver d'autres moyens d'atteindre ce but, même s'il avait l'ambition d'obtenir, avant tout et par ce moyen, une majorité de suffrages ailleurs que dans les comtés représentés par ses partisans. Lors de la confédération, on nous a dit que l'autre Chambre ne serait jamais guidée par des considérations de parti. Le Sénat devait être une cour d'appel qui échapperait aux influences des partis politiques qui pourraient s'exercer à la Chambre des communes. Mais jusqu'au jour où la teinte politique du Sénat sera changée, ce Gouvernement n'accordera aucune aide à la construction des routes publiques.

Celles-ci sont étroitement liées à l'agriculture et aux chemins de fer. Nous avons dépensé—je n'aimerais pas à dire le nombre de millions de dollars consacrés à ces entreprises—des montants énormes à la construction de chemins de fer, et le parachèvement de ces voies ferrées n'est pas encore un fait accompli. Nous avons garanti des obligations pour je ne sais combien de millions de dollars et nous ne sommes pas encore au bout de notre tâche, sous ce rapport. Les chemins de fer reviendront souvent ici demander d'autres subventions et cela se continuera jusqu'au jour où cette Chambre et le pays décideront de mettre fin à ce système. Mais une opinion publique se forme rapidement dans ce pays. Le peuple canadien lit, aujourd'hui; on trouve, dans chaque division électorale du Cana-

da, une population qui se soustrait peu à peu aux influences des partis pour se former une opinion personnelle. Le peuple lit ls journaux; il voit, chaque jour, le compte rendu de ce qui se passe.

Il apprend que le Canada, au commencement, a aidé les chemins de fer, lorsque le besoin de ces derniers était impérieux, au point de vue du développement et du bien-être du pays. Mais l'heure est venue de cesser ces subventions à des compagnies de chemins de fer, à l'exception de celles qui bâtissent des voies ferrées dans les parties du pays où l'on ne pourrait espérer qu'une compagnie ordinaire construisît un chemin de fer, ce qui est le cas, par exemple, du district de la baie d'Hudson. Mais on devrait cesser de subventionner un chemin de fer ordinaire dans les parties du pays déjà colonisées. Si je me suis fait, ce soir, l'avocat d'une subvention à ce pont de chemin de fer, je n'en ai agi ainsi que parce que je tiens à ce que la ligne en question fasse partie du réseau de l'Intercolonial qu'appartient au pays.

Je crois que le Gouvernement devrait être à la hauteur des circonstances et trouver le moyen d'aider la construction des grandes routes publiques et qu'il ne doit pas nous laisser attendre que la mort frappe ailleurs, ce qui aurait pour résultat d'accorder une majorité à un parti ou à un autre. Le peuple réclame ces chemins publics. Il veut qu'on les construise, surtout quand il s'agit des régions les plus pauvres du pays. Dans les vieilles parties d'Ontario, on a fait beaucoup de progrès, sous ce rapport, mais dans le nord et dans l'est de cette province, il reste encore beaucoup à faire et c'est aussi le cas, quant à certains territoires de la province de Québec. Nous avons la péninsule de Gaspé, dans Bonaventure et Gaspé, un chemin public qui longe le littoral. Il est heureux que les brises de l'océan assèchent ce chemin, après chaque tempête, ce qui fait que nous avons une route favorable. Autrefois on se servait d'une route construite par les autorités militaires de ce pays à travers ces coulées, mais on l'a abandonnée réellement parce qu'on ne l'a pas entretenue. Nous avons le chemin de Matapédia qui suit la vallée de ce nom depuis Sainte-Flavie jusqu'à Cross-Point, en face de Campbellton, route construite par les anciennes provinces du Canada et entretenue, durant quelque temps par le Canada. Ce chemin est, aujourd'hui, dans un état tel qu'il est presque impossible d'y passer, pour cette raison qu'il traverse, dans quelques-unes de ses parties, un territoire non organisé en municipalité où il n'y a personne pour l'entretenir.

La province n'a aucune juridiction sur ce territoire et le Gouvernement fédéral semble ne plus s'occuper de cette route publique qui s'étend sur une distance de 212 milles de Sainte-Flavie, sur le Saint-Laurent, jusqu'à Cross-Point, en face de Campbellton. Ce chemin est dans un état tel qu'on ne peut y passer, à certaines saisons de l'année. L'honorable député de Rimouski a discuté la question avec le ministre actuel, tout comme je l'ai fait avec son prédécesseur, et j'espère qu'il réussira à appeler l'attention des autorités fédérales sur un état de choses qu'on ne devrait pas tolérer. La vallée de la Matapédia est probablement la partie traversée par l'Intercolonial qui s'est le plus développée, au cours des vingt dernières années. Lorsque sir Sandford Fleming avait l'habitude de remonter et de descendre, chaussé de ses raquettes, la vallée Matapédia pour établir le tracé de l'Intercolonial, il rencontrait la maison de Dan Fraser, à Cross-Point, et, à l'arrière, une ou deux huttes, tout le reste était la forêt. Aujourd'hui, on compte vingt-cinq gares sur le parcours de l'Intercolonial à travers la vallée de la Matapédia et le chemin de fer fait un service splendide. On améliore cette voie ferrée qui a contribué grandement au développement des industries de toute cette vallée et l'on a abandonné complètement les routes publiques. Il s'agit d'un chemin public qui traverse, en partie, un territoire organisé en municipalité et, en partie, un territoire qui n'est pas organisé, d'un chemin construit par l'ancienne province du Canada et entretenu par le Canada, durant plusieurs années, mais qui, par suite du manque de surveillance, est devenu dangereux. Observons que les cultivateurs n'ont pas même les moyens ordinaires d'atteindre le marché, soit de Rimouski, soit de Sainte-Flavie, soit de Campbellton.

Avant que nous n'eussions le pont de Matapédia, si un cultivateur voulait transporter ses produits à Campbellton, il lui fallait attendre la marée basse pour traverser ces articles, ou bien il était obligé de se servir d'un bac, tout comme nos grands pères le faisaient, au temps passé. Voilà certains aperçus de l'état de choses qui existe dans certaines campagnes de la province de Québec et que le Gouvernement devrait étudier. Le temps est venu pour nous d'aider le cultivateur. Nous en avons fait assez pour les chemins de fer et ceux-ci peuvent se suffir à eux-mêmes. Je crois que mon honorable ami d'York-sud

(M. W. F. Maclean) reconnaîtra que le Pacifique-Canadien a parfaitement réussi. Aujourd'hui, la compagnie qui l'exploite compte parmi les plus importantes de l'univers, ce qui est de nature à flatter notre orgueil national. Nous sommes fiers, lorsque nous voyageons à l'étranger, de posséder une institution semblable au Canada, bien que j'ignore jusqu'où atteindront ses progrès au train qu'ils marquent, aujourd'hui. Et il est d'autres compagnies semblables, au Canada. Le devoir du Gouvernement, aujourd'hui, est d'aider la masse de la population des régions éloignées des grands centres et de laisser aux manufacturiers le soin de surveiller leurs intérêts suivant le tarif que nous avons maintenant. S'il faut par hasard s'occuper de ce tarif, qu'on ne le modifie pas pour des fins de parti ou pour aider les coalitions, car celles-ci n'ont pas besoin de secours étranger. Que le Gouvernement devienne enfin le Gouvernement du peuple. Ce dernier élit des députés qui doivent, en cette enceinte, faire connaître les besoins de la population. Que les cultivateurs reçoivent toute l'aide et toute l'instruction dont ils ont besoin. Dans des milliers d'endroits, n'était-ce l'établissement d'un petit bureau de poste, le cultivateur ne connaîtrait même pas l'existence du Gouvernement fédéral. Il ne possède aucun moyen de se renseigner et on ne l'aide en aucune manière. On devrait enseigner au peuple l'agriculture, tout comme on l'instruit dans les autres sciences.

Il est vrai qu'il existe à Ottawa une station agronomique et que chacun peut se rendre compte de ce qui s'y accomplit pourvu qu'il soit assez riche pour se payer le luxe d'un voyage en chemin de fer; mais le pauvre cultivateur ordinaire qui est parfois obligé de travailler toute l'année comme un esclave pour amasser deux ou trois cents dollars, comment pourrait-il venir se rendre compte des résultats que l'on obtient à l'aide de l'argent? S'il venait visiter la station agronomique d'Ottawa, il se dirait: Je pourrais en faire autant si j'avais de l'argent. L'on devrait démontrer que toutes ces choses, le cultivateur ordinaire peut les accomplir chez lui sur une moins vaste échelle; que tel ou tel sol convient à tel ou tel genre de culture. Mieux vaudrait doter le pays de ces fermes expérimentales que de salles d'armes.

Je ne suis pas favorable à la multiplication des salles d'armes, et je suis bien aise de pouvoir dire que dans la circonscription que je représente il ne se dépense pas un sou pour fins militaires. Je voulus un jour établir un club de tir dans mon comté, mais mes électeurs, qui sont pour la plupart des adeptes du sport, ne furent pas lents à me faire observer que lorsqu'ils vont à la chasse ils ne tirent pas à la cible, que c'est l'élan, le roi de la forêt qui leur tient lieu de cible.

M. W. F. MACLEAN: L'hon. député de Calgary (M. R. B. Bennett) ferait bien de se tenir sur ses gardes.

M. MARCIL: Ils chassent l'élan et pêchent le saumon. Le saumon de la Restigouche est bien connu, mais le droit exclusif de faire la pêche dans ces eaux appartient par bail à un club composé de quarante millionnaires de New-York qui ont admis trois Canadiens à jouir de leur privilège: feu lord Strathcona, sir Montague Allan et feu James Ross. Les membres de ce club vont faire là-bas des pêches merveilleuses; ils dépensent l'argent sans compter, ont à leur emploi des gardes-pêche et des inspecteurs qui, avec le concours du ministère de la Marine, protègent le poisson; mais il est interdit au pauvre cultivateur de pêcher un seul poisson dans ce cours d'eau. On a affermé la rivière tout comme on fait en Angleterre et dans la vieille Europe.

Il n'y a rien qui attache le paysan au sol. La ferme devrait être attrayante et d'accès facile. Les routes rurales devraient être en bon état. On parle souvent de Bonaparte comme d'un grand conquérant et d'un grand législateur, mais je considère que ce qu'il a accompli de plus grand, ce sont les grandes routes nationales dont il a doté la France et qui font aujourd'hui l'admiration des voyageurs étrangers, routes qui ne le cèdent qu'à celles qui furent construites sous Jules César. Il n'existe pas en notre pays de routes merveilleuses comme celles que l'on voit en Angleterre, en France et en d'autres pays de l'Europe. Nous avons fait servir notre argent à l'établissement de voies ferrées, mais le devoir nous incombe maintenant d'en consacrer à l'amélioration des grandes routes et de venir en aide à l'agriculture. Le Gouvernement aurait grandement tort d'invoquer des subtilités, de prétendre qu'il tenait à l'amélioration des grandes routes, mais qu'il n'a pas réalisé ses projets parce que le Sénat a cru devoir modifier le bill dont il fut saisi à ce sujet. C'est un argument qui ne tient pas debout.

Je terminerai par quelques observations sur l'industrie de la pêche dans mon comté. Outre l'exploitation forestière et agricole,

nous avons la merveilleuse baie des Chaleurs qui foisonne en poisson, mais où les moyens de transport font défaut. L'an dernier, à en croire le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, que j'ai par devers moi, le nombre de ceux qui se sont livrés à la pêche dans le golfe Saint-Laurent fut moins considérable que jamais. On assigne plusieurs causes à cela. Si j'aborde ce sujet, c'est parce qu'il se rattache au problème de la cherté de la vie.

Pour réduire le prix de la vie dans les villes, il faut être en mesure de faire parvenir les produits alimentaires aux gens; or, les produits alimentaires, on les tire de la mer aussi bien que du sol. Bien que la mer se trouve pour ainsi dire à nos portes, on ne trouve presque jamais, à Montréal, de poisson provenant de la baie des Chaleurs, sauf à l'état salé. Je me suis presque fait une règle de ne jamais manger de poisson qu'au bord de la mer, car j'aime à garder le goût de ce poison-là. Si les gens prenaient l'habitude de manger le poisson d'eau salée, on ne tarderait pas à voir éclore un commerce très volumineux qui tournerait à l'avantage du Canada tout entier aussi bien que de la région, et dont profiteraient les différents chemins de fer du pays.

Dans son rapport, M. l'inspecteur Wakeham, qui dirige depuis trente ans la surveillance des pêcheries du golfe, appelle l'attention sur un ou deux points. Outre le maquereau qui se capture aux îles de la Madeleine, c'est la pêche de la morue et du hareng qui se pratique le plus dans cette région-là. M. Wakeham fait observer que la pêche à la baleine à laquelle on se livre autour des Sept îles a eu pour effet d'empêcher le capelan de remonter le golfe et que la morue, qui suit les bancs de capelan, ne s'est pas approchée des rivages. Par conséquent, il a fallu, en juillet et août, suspendre la pêche de la morue dans les eaux du golfe Saint-Laurent et de la baie des Chaleurs où se pratique la pêche de la baleine. Cette pêche a sans doute de l'importance, mais pas autant que celle du poisson. Et c'est là un point que le ministère de la Marine et des Pêcheries devra examiner avec le plus grand soin, car le poisson constitue un important article d'alimentation qu'il ne faut ni négliger ni laisser disparaître.

L'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries a tenté d'introduire au Canada les méthodes qui prévalent en Ecosse à l'égard de la préparation du hareng; il a, dans ce but, fait venir d'Ecosse M. Cowie et tout un personnel qui devaient montrer aux gens comment il faut saler et paquer le hareng afin de pouvoir le vendre en bon état. Les exemples que l'on mit sous les yeux étaient sans doute fort intéressants, et si les gens avaient suivi les méthodes qu'on leur enseignait, il en serait résulté une très réelle amélioration du commerce du hareng; malheureusement, les pêcheurs n'ont pas su tirer parti de ces leçons comme ils auraient dû faire, et le peu de soin qu'ils apportent à la préparation du hareng est plus ou moins préjudiciable au commerce de ce poisson. Voici en quels termes l'inspecteur Wakeham appelle l'attention sur ce point:

> Le hareng a été très abondant durant toute la saison, et sur la côte, entre le cap des Rosiers et Matane, où la pêche de la morue a manqué, il s'en est caqué une quantité exceptionnelle. Malheureusement, ce poisson est préparé avec si peu de soin que les pêcheurs n'en obtiennent que peu de chose. Le débouché de ce poisson, qui est la province de Québec, est devenu littéralement encombré. Le hareng est mis en des caques communes faites de bois tendre et munies de quelques cercles de bois qui ne supportent pas la manutention. Comme elles ne gardent pas la saumure, le poisson moisit et se gâte: aussi dût-on le jeter de côté. C'est un fait dont nos pêcheurs de hareng sont depuis longtemps coutumiers.

Je me plais à espérer qu'à son titre de représentant des Provinces maritimes, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) portera un intérêt tout particulier à cette question et organisera un système d'inspection dans le genre de celui que le ministère de l'Agriculture a déjà établi à l'égard des fruits. Qu'est-ce qui s'opposerait à l'établissement d'un système d'inspection d'après lequel chaque caque ou baril de poisson provenant d'un endroit quelconque et devant être expédié aux marchés du Canada, des Etats-Unis ou de l'Europe, porterait le certificat de l'inspecteur attestant que le poisson a été mis en baril en assez bon état pour ne pas nuire au bon renom de l'industrie de la pêche au Canada? Il suffit d'expédier aux Etats-Unis ou dans l'Ouest canadien un seul baril de hareng ou d'autre poisson mal préparé pour amener la ruine de l'industrie. On a déjà obtenu d'importants résultats à l'égard des fruits, et je considère que le poisson devrait donner lieu à l'établissement d'un nouveau service d'inspection. Il me semble que nous ne portons pas à nos pêcheries toute l'attention qu'elles méritent, et que l'on fait montre de ce côté-là d'une négligence dont il importerait de se garder.

Je termine ces observations fort décousues en résumant en quelques mots l'attitude

que j'ai prise dès le début. Je suis prêt à reconnaître au Gouvernement tout le mérite qui lui revient comme je suis prêt à signaler ses fautes. Quelle est l'attitude de ses partisans? Le mode de gouvernement par les partis est, je le sais, de nature à induire les gens à faire bien des choses. Nombreux sont ceux qui accordent leur appui à toutes les mesures d'initiative gouvernamentale, quelles qu'elles puissent être; il y a quelques exceptions, mais elles sont rares. Il en est des gouvernements comme des hommes: ils ne sont pas éternels et sont susceptibles de se tromper. Des nombreuses fautes que l'on a déjà commises, il en est dont on aurait pu se garder.

Bien que le Gouvernement soit censé jouir de la confiance du peuple canadien aussi longtemps qu'il sera au timon des affaires, il devrait se montrer à la hauteur des circonstances et se trouver en mesure de faire face à la situation présente, situation dont la gravité est attestée par le nombre des sans-travail qu'il y a dans les villes, par l'abandon d'une multitude de fermes, et surtout par la misère où le cherté de la vie réduit la population ouvrière des villes.

Des personnes qui s'intéressent aux œuvres de bienfaisance à Montréal m'ont dit qu'au cours de l'hiver dernier maintes familles n'ont jamais eu à manger d'autre viande que celle dont on leur fit l'aumône. Quand l'ouvrier se voit obligé de payer 20 ou 25 cents la livre de viande qui, il y a quelques années, lui en coûtait 12, 10 ou 8, cela indique que la situation est devenue très alarmante. La cherté de la vie dépasse pour ainsi dire toutes les bornes imaginables. Les pauvres gens, ceux qui gagnent leur pain quotidien à la sueur de leur front, les chefs de familles nombreuses, sont presque réduits au désespoir. Les choses en sont rendues à tel point que le Gouvernement ne devrait pas hésiter à recourir aux moyens les plus énergiques pour améliorer la situation, et la Chambre devrait approuver sans réserve et appuyer de son concours empressé toute mesure tendant à faire que la population du Canada se compose encore une fois de producteurs plutôt que de consommateurs.

M. H. B. MORPHY (North-Perth): Monsieur l'Orateur, je me lève dans le but de dire quelques mots sur cette question du budget, mais en me levant je dois d'abord confesser que je suis déconcerté par la manière doucereuse avec laquelle l'honorable député qui vient justement de reprendre son siège (M. C. Marcil) s'est contenté de nous raconter son désespoir. L'honorable député semble être plus ou moins atteint de la manie de la désolation et de la détresse, comme la plupart des autres députés de la gauche. Un instant, quand l'honorable député était au beau milieu de ses tirades désespérées, dans le comble de la désolation, il me semblait le voir se tenir à la porte de ce pays et les bras au ciel lancer ces gémissements: Malheur à vous qui osez pénétrer ici; ce n'est pas un endroit qui convienne à âme qui vive; nous sommes tombés dans l'abîme de tous les désespoirs; quel que soit le pays d'où vous venez, il n'y a pas de bonheur ici pour vous; nous ne savons plus comment y trouver notre propre susbistance; vous ne trouverez ici que déception; moi-même je vais quitter ce pays.

Je ne crois pas avoir depuis longtemps entendu une personne parler avec autant de talent que l'honorable député qui vient de prendre son siège, après avoir si longuement mis à nu le désespoir de son âme alors que dans son for intérieur il est intimement convaincu que nous avons un Gouvernement splendide, vivant et viril, qui ne tardera pas à pousser ce pays au rang qu'il devrait occuper, en dépit des revers qu'il a pu essuyer par le passé.

Mais avant de m'occuper de toutes les choses que l'honorable député à dites, je désire féliciter mon honorable ami, le ministre des Finances (M. White), sur le magnifique exposé qu'il a fait de son budget, de la condition financière du pays et des moyens et méthodes que lui et ses collègues se proposent d'adopter pour assurer le bien-être de la nation. Je n'ai pas l'intention de retenir pendant longtemps l'attention de cette Chambre, et dans ce que je vais dire, je vais m'efforcer de me tenir aussi près que possible des points qui, dans mon opinion, appartiennent au débat dans lequel nous sommes engagés.

Le premier point que je vais traiter, est celui que nous appelons la cherté de la vie, et je commencerai par comparer le prix de la vie de l'ouvrier canadien avec celui de l'ouvrier anglais; le prix de la vie sous un tarif protecteur et sous un régime de libre-échange des denrées alimentaires. C'est une comparaison juste et bien dans le sujet que nous discutons.

J'ai pris la peine de m'assurer des chiffres; j'ai obtenu le chiffre de la moyenne des salaires payés dans la ville de Stratford, dans le comté de Perth-nord, que j'ai l'honneur de représenter, et les salaires payés pour les mêmes métiers en Angleterre, car je donnerai les moyennes. Pour les deux côtés de ma comparaison, les chiffres que je vais citer ont été réunis par le ministère du Travail dans ce cabinet, et je les considère comme précis. Pour ce

qui est des chiffres des salaires canadiens, je sais qu'ils sont plutôt en dessous qu'au dessus de la vérité. Voyons maintenant quelle est la condition de l'ouvrier anglais vivant dans un pays où il n'y a pas de taxe sur la nourriture, et comparons cela à son salaire, et voyons ensuite ce que le même homme reçoit en salaire et paie pour sa subsistance dans la Puissance du Canada, sous un tarif de protection:

Moyenne des salaires payés pour certains métiers en Angleterre en 1912.

Construction.

	Par heure. d	d	
Maçons en brique	8	à 10	
Maçons en pierre	8	à 9½	(16c à 19c)
Charpentiers et menuisiers	8	à 9½	"
Plombiers	8	à 9½	"
Plâtriers	8	à 9½	"
Peintres	7	à 9	"
Aides-maçons en briques	5	à 6½	(10c à 14c)
Aides-maçons en pierre	5	à 6½	"
Aides-plâtriers	5	à 7	"

Ebénisterie et menuiserie.

	Par heure. d	d	
Ebénistes	8	à 9½	(16c à 20c)
Finisseurs	8½		"
Sculpteurs	9½		"
Rembourreurs	8	à 9½	"
Découpeurs à la machine	8½	à 9½	"

Métallurgie et mécanique.

Par semaine.	s.	s.	d.	$ c.	$ c.
Chaudronniers	40			(10 00)	
Tourneurs	35	à	37	(8 50	à 9 00)
Faiseurs de patrons	35	à	37	(8 50	à 9 00)
Modeleurs	37	à	40 6	(9 25	à 10 12)
Mouleurs en fer	38	à	40	(9 50	à 10 00)
Forgerons	36			(9 50	à 10 00)
Machinistes	40			(9 50)	
Ouvriers	19	à	22 6	(4 75	à 5 60)

Imprimerie.

Typographes	30	à	35	(10 00)	

Prix courants payés pour les mêmes métiers à Stratford, Ontario.

Construction.

	Cents par heure.	p. jour.	heures.
Maçons en brique	40	$4.00	10
Maçons en pierre	45	4.05	9
Charpentiers et menuisiers	35	3.50	10
Plâtriers	40	4.00	10
Plombiers	35	3.50	10
Ouvriers en construction	22½	2.25	10

Ebénistrie et menuiserie.

Ebénistes	27	2.75	10
Finisseurs	27	2.70	10
Sculpteurs	27	2.75	
Rembourreurs	30	3.00	10
Travaillant le bois à la machine	30	3.00	10
Tourneurs et découpeurs à la scie: Ouvriers	20	2.00	10

Métiers en métaux:

	Cents par heure.
Chaudronniers	22 à 23
Ajusteurs de tuyaux	20 à 30
Forgerons	20 à 29
Machinistes	22 à 33

Métiers d'imprimerie:

Typographes (à la main) $13.00 par semaine de 48 heures.

[M. Morphy.]

Je pourrais passer toutes les phases de la vie industrielle et démontrer que l'artisan reçoit au Canada, sous le régime actuel, un salaire substantiel qui lui permet de bien vivre et d'épargner, alors que les salaires de la même classe d'artisans sont en Grande-Bretagne des salaires de pressurage indignes d'être payés à un travailleur quelconque qui désire vivre décemment. Les honorables députés de l'autre côté désirent nous ramener à la même situation qu'en Grande-Bretagne, avec l'entrée libre des denrées alimentaires. Dans l'ouest d'Ontario, l'artisan qui réfléchit pense à préférer les bons salaires et le travail régulier. Ses arguments sont très forts lorsque quelques-uns de ces protagonistes du libre-échange ou de la réciprocité le relancent. Il leur dit: Je veux du travail, et du travail continu à un salaire raisonnable; j'aime à travailler et, en obtenant du travail à bon salaire, je ne m'occupe pas que le pain coûte 3 ou 7 cents. Si je suis bien payé pour mon travail, je vivrai selon mes moyens, mais je ne puis pas même payer un cent pour un pain si je ne travaille pas et si je n'ai pas de salaire. J'invite les honorables députés de l'autre côté à venir dans l'ouest d'Ontario et à parler de l'exonération des vivres à quelques-uns de nos artisans. Ils trouveront qu'ils sont dans la mauvaise voie et qu'il n'y a rien à faire de ce côté.

Quant au prix de la vie chez un artisan, j'ai en main un tableau que je désire inscrire, aussi, au hansard. Il comprend les item: biftecks, mouton, porc frais, thé, sucre, bacon, œufs, fromage, beurre, pommes de terre, farine, pain et lait. Les chiffres donnés sont ceux du détail à Londres, Angleterre, pour le mois d'octobre 1912, et les prix de détail à Stratford, Ontario, pour octobre 1912, octobre 1913 et avril 1914.

Je ne puis pas donner les prix de Londres pour 1913 et 1914; ils n'ont pas été imprimés, du moins dans les documents que j'ai parcourus.

Je prends les quantités comme suit: bifteck, 4 livres; mouton, 2 livres; porc frais, 2 livres; thé, ½ livre; sucre blanc, 6 livres; bacon, 1 livre; œufs, 2 douzaines; fromage, 2 livres; beurre, 3 livres; pommes de terre, ½ gallon; farine, 10 livres; pain, 15 livres; lait, 6 pintes. Passant ces quantités dans les deux tableaux, je découvre que le travailleur à Stratford (Ont.), payerait, pour le mois d'octobre 1912, $5.71 par semaine; pour le mois d'octobre 1913, $5.71, et pour le mois d'avril 1914, $5.82. Mais à Londres, pour les mêmes quantités sur base des prix britanniques, le travailleur britannique paye $5.46. En d'autres termes, le travailleur britannique paye un peu moins

cher pour sa subsistance, de 25 à 30 cents, peut-être 40 cents de moins par semaine que le travailleur canadien; mais le travailleur canadien reçoit de $4 à $12 de plus par semaine. Voilà la situation de l'ouvrier en Grande-Bretagne avec le régime du libre-échange d'une part, à comparer à la condition de l'ouvrier canadien. Je m'imagine donc que le parti conservateur et les honorables députés de ce côté de la Chambre consentiront bien, sur connaissance de ces faits, à laisser nos amis de l'autre côté proclamer leur politique de dégrèvement des vivres. Monsieur l'Orateur, on monte dans les nuages lorsque, dans une assemblée comme la nôtre, et après que le ministre des Finances a déposé son budget et expliqué clairement et logiquement la politique du Gouvernement, ce budget est discuté pendant quinze jours et que le critique financier de l'opposition, l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) promet un amendement qui démontrera ce que la politique opposionniste sera, et que nous n'entendons pas un seul mot sur ce point, que nous n'apprenons rien sur cette politique.

Qu'y a-t-il? Ne peuvent-ils pas s'entendre entre eux? Est-ce que le groupe libre-échangiste de la gauche aurait le dessus sur le reste du parti? Ou bien d'autres boudent-ils? Quelle est leur politique? Vous ne pouvez certainement pas voir dans un parlement du monde civilisé les choses qui se font ici. Nos amis de l'opposition prétendent être prêts à démolir le Gouvernement actuel, et ont promis au début de la discussion de déposer un amendement qui donnerait leur opinion; et cependant, bien que leurs chefs soient ici et que leurs orateurs pérorent, ils ne nous disent pas ce qu'est cette politique—du moins il n'y en a pas deux qui s'accordent sur ce point. Il y a mélange complet d'avis, comme je désire le démontrer. Toutefois, ils se croient foncièrement un parti protectionniste. L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a montré son drapeau, en politique rusé qu'il est. Il croit qu'il est bien de faire ses confidences au peuple, et il les a faites. Mais son chef n'a pas agi de même et personne autre du côté de l'opposition. Voyons un peu l'attitude de ces honorables députés. D'abord, l'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean), dont le discours se trouve à la page 2594 du hansard, dit:

Je dis donc que la proposition affirmant que mettre les aliments sur la liste gratuite signifie nécessairement le libre-échange est intenable et absurde.

Je partage cette opinion; je ne crois pas qu'il soit juste de dire qu'en cela seul consisterait l'adoption du libre-échange. Il ajoute:

Je n'ai pas l'intention de pousser plus loin mon argumentation sur ce sujet.

De sorte que l'honorable député est en faveur de la franchise sur les vivres. Je ne sais pas, lui qui vit à Halifax, s'il pourrait en dire autant que certains députés de l'Ouest et se déclarer contre un tarif de protection. Je ne crois pas que cette déclaration puisse être bien accueillie à Halifax. Je regrette que l'honorable député ne soit pas à son siège. Mais il se peut qu'un jour il nous explique comment ses électeurs le recevraient s'il se déclarait en faveur de la franchise sur les vivres, de la franchise sur les instruments agricoles, de la franchise sur le blé, sans se préoccuper de la protection. Je crois qu'à la prochaine élection un certain nombre d'électeurs seraient bien disposés à lui signifier un congé. Il ajoute:

Economiquement, notre attitude sur cette question est bien logique. Je crois qu'il y va de l'intérêt du producteur et du consommateur.

C'est toujours la même vieille histoire—dire au producteur qu'il pourra obtenir de meilleurs prix pour ce qu'il met en vente et dire à l'ouvrier qu'il paiera moins cher ce qu'il achètera. Au cours de la campagne en faveur de la réciprocité, ils se sont efforcés d'expliquer cela avec le résultat que l'on sait. C'est une attitude impossible, et l'honorable député de la gauche sait que c'est une impossibilité. Apparemment, le député de Halifax (M. Maclean) a oublié le dressage que son parti a reçu en voulant expliquer cela et il veut retourner à la réciprocité. Il veut exposer les cultivateurs canadiens à la concurrence du monde entier, et d'un autre côté, il se prononce fortement pour un régime de protection du marché domestique et de la vie industrielle du pays qui fait le marché domestique. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) d'après le compte rendu des débats, page 2662, aurait dit:

Comment le manufacturier pourra-t-il être affecté si nous donnons le blé libre au cultivateur? Comment le manufacturier pourra-t-il en souffrir si vous obtenez la franchise du marché des Etats-Unis pour l'avoine, l'orge et le lin du cultivateur?

L'honorable député d'Assiniboïa est donc un libre-échangiste réciprocitaire; il élimine l'idée de l'abolition complète de la protection, et partant, il n'est pas d'accord avec un grand nombre de ceux qui siègent à gauche de la Chambre. C'est un libre-échangiste réciprocitaire avec la nuance

de l'Ouest. L'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll), d'après le compte rendu des débats, page 2648, est aussi en faveur de la franchise sur les instruments agricoles, les vivres et le blé. Il est prêt a accorder la franchise sur tout, excepté qu'il lève les mains au ciel et s'écrie: Pour l'amour de Dieu, ne touchez pas aux droits sur le fer et l'acier, parce que je vis dans le Cap-Breton-sud et nous avons là de vastes intérêts dans le fer et l'acier. Il ne veut rien entendre à ce sujet et ne veut considérer aucun projet de diminuer cette protection. Je ne le blâme point; je crois qu'il a raison. Mais il devrait être de ce côté-ci (la droite). La seule justification qu'il a de siéger à la gauche, c'est sa pure perversité. A moins que ce soit par espièglerie, comme on l'expliquerait d'un enfant. Il n'est pas à sa place de l'autre côté de la Chambre, et tous les hommes qui parlent comme lui ne sont pas chez eux dans l'opposition. Il va beaucoup plus loin que plusieurs des honorables membres de la gauche. Je suppose que ses électeurs aimeront cela. Quels électeurs? Ces puissants industriels dont on parle comme ayant une grosse influence là-bas. Mais je ne sais pas si les cultivateurs aimeront cela. Il se déclare en faveur des primes de protection, sous la forme la plus accusée. Cet avocat de l'exonération du blé, des instruments agricoles et du libre-échange, cet avocat des droits du peuple veut enchaîner les gens de l'est de la Nouvelle-Ecosse non seulement avec un tarif, mais avec des primes à l'industrie. Il dit, page 2650 du compte rendu des débats:

Mais que dire des petites manufactures de clous en dehors de la Dominion Steel Company et de la compagnie de Hamilton? Le ministre des Finances tient une massue au-dessus de la Dominion Steel Company de Sydney, et les autres manufacturiers d'acier dans l'Ontario, et de fait, il leur dit: Si vous ne pouvez pas vendre vos tiges de broche à des prix raisonnables aux petits manufacturiers, ou au prix qu'ils payaient auparavant, nous allons vous jeter par-dessus bord en abolissant les droits.

Le ministre des Finances avait dit à ces gros industriels: Il faut que vous soyez justes pour les petits manufacturiers de ce pays, et par leur intermédiaire, justes pour le peuple afin qu'ils puissent vendre leurs produits à des prix raisonnables. L'honorable député de Cap-Breton-sud se plaint parce que le ministre des Finances a eu la force et le courage de prendre cette attitude ferme en faveur des intérêts du peuple. L'honorable député de Rouville, avec cette franchise dont j'ai parlé, a pris une attitude bien caractérisée. A la page 2686 du compte rendu des débats, il dit:

Si nous devions accepter ces traditions de la bonne vieille Angleterre, nous accepterions une déclaration de guerre; nous réclamerions le libre-échange, parce que le libre-échange a fait de l'Angleterre ce qu'elle est aujourd'hui. Mais nous vivons en Amérique et nous devons suivre les traditions du continent américain. Nous ne pouvons avoir le libre-échange en ce pays. Nous sommes liés à un système de protection modérée tant que notre unique source de revenu sera la taxe indirecte.

L'honorable député a fait remarquer qu'il ne parlait que pour lui-même; naturellement, l'honorable député de Westmoreland ne parlait aussi que pour lui-même quand il a dit qu'il était un libre-échangiste à tout crin, et ces messieurs appartiennent au même parti et siègent de l'autre côté de la Chambre. L'honorable député de Rouville a ajouté:

Je suis un protectionniste modéré, je dis que la protection devra exister en ce pays tant que nous tirerons notre revenu de la taxe indirecte. Nous ne pouvons avoir le libre-échange tel qu'on l'a en Angleterre.

Le très honorable chef de l'opposition est allé devant le peuple sur cette politique; il a déclaré que nous pouvions avoir le libre-échange tel qu'il est pratiqué en Angleterre. C'est vraiment touchant de constater comme nos amis de l'autre côté de la Chambre s'entendent bien entre eux, et quelle famille heureuse ils font. Mais quand la question sera soumise au peuple nous verrons à ce que les électeurs songent sérieusement et pèsent mûrement la politique énoncée par ces messieurs de la gauche, et que je comprends être la franchise sur les aliments, sur les instruments agricoles, sur le blé, et suivant l'honorable député d'Assiniboïa, sur l'avoine, l'orge, le lin et autres menus objets d'usage courant dans l'Ouest.

Le programme de l'honorable député de Kent-ouest (M. McCoig), c'est la réciprocité avec l'exonération du maïs. Pour ce qui est de l'honorable député de Wright (M. Devlin), je ne connais personne qui puisse sonder ses opinions sur les besoins fiscaux du Canada. Il a une politique à lui seul. Il dit que le Gouvernement devrait créer des collèges agricoles gratuits, fournir les livres gratuits et donner aux fils de cultivateurs l'instruction gratuite; aider les ouvriers des fermes à émigrer d'une partie du Canada à une autre, garder les terres du Canada pour les Canadiens, prêter de l'argent aux cultivateurs à 2 p. 100, aider les ouvriers à se construire des cottages, etc. L'honorable député de Wright se moque de ses électeurs; lui-même se tient coi en ce qui regarde l'expression de ses vues sur la politique fiscale du pays.

L'honorable député de Huntingdon (M. Robb) a aussi pris part à ce débat, et à en juger par ce compte rendu des débats, page 2742, il n'y va pas par quatre chemins. L'honnêteté du député de Huntingdon est digne d'admiration; je le dis très sérieusement. Vous pouvez voir toute l'honnêteté qui ressort de ses paroles. Il dit:

Avec la politique de 1911, les minotiers du Canada auraient pu s'approvisionner de blé au Kansas, dans l'Ohio ou le Michigan; et cela aurait été d'un grand avantage pour les meuniers de l'Ontario, principalement dans cette saison.

L'honorable député de Huntingdon est prêt à enlever aux cultivateurs de l'Ontario le marché où ils écoulent leur blé, et donner ce marché aux Américains de l'Ohio et du Kansas. Il veut que le blé canadien aille dans l'ouest des Etats-Unis et que les Américains envahissent l'Ontario et s'emparent du marché de nos cultivateurs. Je n'ai pas entendu les cultivateurs de l'Ontario se plaindre; ce ne sont pas des plaignards. Ils ne se tourmentent pas; comme toutes les autres occupations et toutes les autres industries, ils ont eu leurs luttes et leurs revers, mais ils ne récriminent pas. Mais l'honorable député de Huntingdon étant un meunier, a ressassé l'affaire et a trouvé un moyen pour rouler le cultivateur de Québec et d'Ontario. Comme c'est un meunier, il oublie sa politique commerciale et s'il n'oublie pas l'idée, émise par d'autres honorables députés en son nom, que nous devrions faire de la minoterie la grande industrie du Canada—l'honorable député serait prêt à développer cette industrie avec du blé américain. Je ne conçois pas qu'un manufacturier ou un minotier puisse être aussi égoïste que l'a été l'honorable député. On a prétendu que l'entrée en franchise du blé des Etats-Unis ruinerait les minotiers canadiens; l'honorable député entreprend de prouver que ce serait leur salut. Etant un meunier, il veut que les Etats-Unis envoient leur blé au Canada afin de faire baisser les prix demandés par les cultivateurs d'Ontario et de Québec pour leur blé. Je comprends très bien la force de cet argument, et les prix de nos cultivateurs devront baisser quand les 150,000,000 de boisseaux de blé que les Etats-Unis exportent chaque année seront dans les élévateurs le long de la frontière, prêts à être déversés sur nous, si les cultivateurs d'Ontario et de Québec n'ont plus la protection à laquelle ils ont tant droit.

L'honorable député de Medicine-Hat (M. Buchanan) est un des députés les plus loyaux de cette Chambre. Il dit:

Si en 1911 les manufacturiers de ce pays avaient mis la bonne sorte de lunettes, ils se seraient aperçus qu'il y allait de leur profit d'appuyer la réciprocité, parce que telle était la demande du cultivateur de l'Ouest et cela l'aurait apaisé.

Faites-lui bonne façon, à ce cultivateur de l'Ouest, afin qu'il devienne bon enfant et ne vous cause pas d'ennuis.

Cela l'aurait apaisé, et les manufacturiers n'en auraient pas souffert beaucoup.

C'est très joli. L'honorable député de Medicine-Hat a presque dit clairement que les manufacturiers, les gérants de compagnies industrielles, sont des incapables et ne connaissent pas leurs besoins; mais en un clin-d'œil il nous expose une politique à laquelle il songe depuis longtemps. Il a dit que les manufacturiers étaient des fous de n'avoir pas voulu de la réciprocité. L'honorable député a dit qu'il était un cultivateur libre-échangiste. Il a franchement avoué que l'Ouest devrait avoir une politique à lui, quand même le reste du Canada en aurait une autre. L'honorable député de Medicine-Hat montre là son calibre; il veut une politique pour l'Ouest et une autre pour le reste du Canada. Voici ce qu'il a dit:

Je suis assez franc pour admettre que tant qu'il existera dans le pays un sentiment que nos industries ne peuvent pas exister sans une certaine somme de protection, nous devrons avoir cette protection.

Je n'ai pas pu suivre de bien près tous les discours des autres membres de la gauche, mais je constate que la tendance des membres de cette Chambre à parler au nom de leur comté ou d'une partie distincte du pays nous entraîne vers le particularisme. Cette attitude est ridicule. Je n'ai pas le droit de condamner personne, mais j'ai le droit d'exprimer mon opinion, et je dis que la Confédération canadienne a été établie sur la base de la fédération des provinces avec le système de taxe indirecte. Je comprends, ainsi que l'a très bien fait voir l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), que l'on peut se soustraire à ce fait. Voici comment s'est exprimé l'honorable député de Westmoreland:

Je suis foncièrement libre-échangiste, et je voudrais que les circonstances permissent l'adoption du libre-échange. Je suis du même avis aujourd'hui que j'ai toupours été. La Confédération canadienne a été établie sur la base de la taxe indirecte. Je comprends parfaitement cela et nous avons maintenu cette politique. Mais s'il était possible de changer le régime de l'impôt indirect pour celui de l'impôt de taxe direct, alors nous pourrions avoir le li-

bre-échange. Parlant pour moi seul, je dis que si l'on proposait un plan à cet effet, je l'approuverais d'emblée.

L'honorable député de Westmoreland est un protectionniste libre-échangiste. Il abolirait les droits de douane et imposerait l'impôt direct sur la terre, mais comme il comprend que c'est impossible, il ne lui reste rien autre chose à faire que d'être contre le Gouvernement et en cela il est sur le même terrain que l'honorable député de Humbolt, quoique pour une raison différente. La politique fiscale de ces deux honorables députés est surtout opposée à celle du Gouvernement, excepté que l'honorable député de Westmorland ferait une nouvelle attaque contre les cultivateurs, et tirerait tout le revenu public de la terre, et dans ce cas là le cultivateur serait le plus taxé et le millionnaire ne le serait pas, les droits étant enlevés de tous les articles de luxe. Le cultivateur qui ne peut emporter sa terre en dehors du pays aurait à payer la taxe directe. Serait-ce là l'influence bénigne de la taxe directe, d'après l'honorable député de Westmoreland qui prétend être un si grand ami du pauvre cultivateur réduit à la misère?

Je n'ai jamais entendu encore autant de monde parler sur un même sujet que pendant les deux dernières semaines; mais l'opposition ne me paraît pas être organisée, aucun chef ne la dirige, chacun parle à sa guise. Il n'y a pas de méthode, pas d'unanimité, pas de logique, rien. Les honorables députés parlent de leur politique, mais ils la cachent. Ils ont peur de mettre devant le peuple canadien l'amendement qu'ils ont promis, le retardant autant que possible, dans l'espérance qu'il surviendra quelque chose avant que le débat se termine, qui leur permettra de s'entendre pour faire taire l'Ouest qui demande le libre-échange et faire une famille heureuse qui aura pour doctrine une protection recouverte de la doctrine de l'admission en franchise des denrées alimentaires pour l'ouvrier, du blé libre pour le cultivateur de l'Ouest, ainsi que l'abolition des droits sur l'avoine, l'orge, le lin, enfin, enlèvement des taxes sur tout, d'autant qu'ils croiront que cela leur rapportera des votes ici et là. Telle est leur politique, et elle ne semble pas être à la hauteur du grand parti libéral d'autrefois.

On a beaucoup parlé de l'ouest du Canada. On a dit des choses qui, à mon avis, sont très déplorables. Ces discours tendent à amener la désagrégation, la désunion. L'opinion générale des députés de l'Ontario, tant libéraux que conservateurs, est, je crois, que nous avons une part, et en sommes fiers, dans le grand héritage des province de l'Ouest. Nous sommes dans un sens aussi fiers de l'Ouest que le sont ceux qui l'habitent. C'est une terre fertile, ce sont de magnifiques prairies où croissent des grains splendides, et habitées par une population intelligente bien au-dessus de la moyenne de ceux qui la représentent dans cette Chambre et se lamentent continuellement. Si vous demandez à l'habitant des provinces de l'Ouest comment vont les choses pour lui, il vous répondra qu'elles vont très bien, que son pays est le plus beau pays au monde. Il admettra que l'immeuble est un peu en baisse et qu'il existe une certaine crise dans le moment, mais si vous lui demandez s'il voudrait revenir dans l'est du Canada, il vous répondra; Non jamais, l'Est ne vaut pas l'Ouest; je reste où je suis. La population de l'Ouest est pleine d'optimisme. C'est très bien, c'est national, c'est encourageant.

Mais nous entendons une tout autre note chez les représentants de l'Ouest dans cette Chambre. Ils se plaignent continuellement; et je suppose qu'ils se plaindront tant qu'ils vivront, à moins que les opinions politiques des habitants de l'Ouest changent. Ceux qui suivent ce débat doivent se demander si tout ce que disent les députés de toutes les parties du Canada au sujet de leur province respective a sa raison d'être. On m'a toujours enseigné que les provinces de l'Ouest étaient virtuellement le plus grand pays de blé du monde. Mais voyons quels sont les pays au monde qui produisent du blé en très grande quantité, parce que je crois qu'il est bon que nous connaissions les faits. Ces pays sont: l'Allemagne, l'Espagne, la France, la Hongrie, l'Italie, la Russie d'Europe, la Russie d'Asie, le Canada, les Etats-Unis, les Indes, et la république Argentine. Je donne la statistique pour 1912 et 1913:

Pays.	Superficie emblavée.		Production.	
	1913.	1912.	1913.	1912.
	En acres.	En acres.	En boisseaux.	En boisseaux.
Allemagne	4,878,000	4,759,000	171,077,000	160,226,000
Espagne	9,414,000	9,625,000	110,098,000	109,784,000
France	16,170,000	16,239,000	322,731,000	334,342,000
Hongrie	8,650,000	9,581,000	169,675,000	184,642,000
Italie	11,812,000	11,571,000	214,407,000	165,721,000
Russie-d'Europe (a)	62,070,000	60,666,000	837,787,000	623,761,000
Russie-d Asie (b)	13,103,000	10,729,000	138,003,000	103,270,000
Canada	11,015,000	10,997,000	231,717,000	224,159,000
Etats-Unis	50,184,000	45,814,000	763,380,000	730,267,000
Inde	29,569,000	31,141,000	358,389,000	370,514,000

Ces chiffres, monsieur l'Orateur, nous montrent exactement la place qu'occupe le Canada dans la production du blé. En face de ces chiffres, je ne sais pas si nous pouvons nous vanter, et je ne crois pas qu'il vaille la peine de dépenser autant d'argent et déprécier l'état de choses actuel pour l'amour du blé. J'espère voir arriver le jour où les magnifiques provinces de l'Ouest ne produiront pas seulement de grandes quantités de blé, mais en amélioreront la qualité; parce que j'ai découvert, à ma grande surprise et à ma confusion, que le blé canadien ne commande pas sur les marchés d'Europe le prix élevé que je croyais. Je pensais que le blé de l'Ouest était un grain magnifique qui ne pouvait être surpassé nulle part. Quelques députés de l'Ouest s'étonnent que j'ose parler ainsi; mais j'ai devant moi les statistiques du marché anglais pour l'année 1913 et 1914, qui donnent le prix du blé des colonies et des pays étrangers. Le blé canadien n° 1 valait sur le marché de Londres au mois de janvier dernier $1.05\frac{1}{2}$ et $1.06 le boisseau de 60 livres, le meilleur blé de printemps des Etats-Unis vaut entre $1.06 et 1.07\frac{7}{8}$; le blé d'Australie, 1.10\frac{1}{8}$ à 1.11\frac{5}{8}$; le blé blanc de Bombay, $1.14 à 1.14\frac{3}{4}$; de Calcutta, 1.13\frac{1}{8}$ et $1.14; de Karachi, 1.11\frac{1}{8}$ à 1.11\frac{5}{8}$; rouge Karachi, 1.10\frac{1}{8}$ à 1.11\frac{1}{8}$.

Les quatre derniers sont des blés des Indes; le blé de la république Argentine 1.08\frac{7}{8}$ à 1.10\frac{1}{8}$. Je ne veux pas ennuyer la Chambre en lui donnant tous les chiffres. Je veux seulement montrer que nous faisions erreur en croyant que le blé de l'Ouest canadien était roi sur les marchés du monde; mais je découvre que nous avons beaucoup à faire pour améliorer la qualité de notre blé avant que nous puissions atteindre le même rang que plusieurs nations qui nous font concurrence sur les marchés du monde. Je le regrette, mais il est peut-être bon que nous sachions exactement la situation.

Je voudrais dire quelques mots au sujet des importations de blé dans le Royaume-Uni, où elles s'élèvent annuellement à 200,000,000 de boisseaux. De cette quantité combien en fournissons-nous? Juste un cinquième. Le Royaume-Uni achète un cinquième de son blé au Canada, un cinquième aux Indes anglaises, un dixième dans l'Australie, un cinquième dans les Etats-Unis et un septième dans la république Argentine. Malgré le bas prix auquel se vend le blé canadien, nous en exportons presque autant que d'autres pays, peut-être un peu plus que certains pays en proportion de l'étendue. Il n'est pas bon que nous nous vantions de ce que nous pouvons faire comme pays, avant que nous puissions figurer un peu mieux sur les marchés du monde. Il est indéniable que notre marché est le marché anglais. D'après la théorie de l'honorable député de Huntingdon (M. Robb) chaque livre de blé américain vendue aux meuniers d'Ontario envoie un boisseau de blé d'Ontario sur le marché anglais. C'est regrettable, à quelque point de vue que l'on se place. Tant que les marchés de Liverpool et de Londres établiront le prix pour les autres marchés du monde, nous devrons veiller à nos lauriers; et avant de nous vanter trop nous devrions améliorer la qualité de notre blé. Il faut nous mettre au travail, et nous entrer dans la tête que les gouvernements ne peuvent pas tout faire, mais que tout repose sur l'industrie du peuple. La Chambre me permettra de donner un exemple au sujet de la vie industrielle chez nous. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter il y a un grand nombre de personnes employées dans différentes indutries. Il y a des milliers d'ouvriers employés dans les usines sur les convois du Grand-Tronc et des centaines dans le manufactures de meubles et de chaises.

Il y a dans la ville de Listowel une grande fabrique de pianos et une grande

fabrique de meubles où, l'année dernière, l'on a jusqu'à Noël doublé les heures. A quoi ce travail s'appliquait-il? Aux pianos, objet de luxe et aux meubles, objet de nécessité. On sentait que le commerce allait reprendre. On ne s'est pas abandonné aux lamentations, mais on s'est mis résolument à l'ouvrage. Les affaires ont marché comme jamais. Les pianos se sont vendus dans les Provinces maritimes en quantité telle qu'il a fallu allonger les journées. Le pessimisme que l'on affiche dans cette Chambre et dans la presse constitue, à mon sens, un obstacle au progrès et au développement de ce pays. Abandonnons les mesquineries de la politique, mettons fin à tous ces discours tristes, agissons au lieu de parler, et le Canada reprendra sa marche accoutumée, pendant que nos ouvriers, sous l'égide de manufacturiers à l'esprit juste, auront régulièrement du travail.

On nous a beaucoup parlé de ce qui n'a pas été fait pour nos cultivateurs. Dans mon comté se trouve une population mêlée de cultivateurs et d'artisans. Ceux-là savent que, si l'artisan est protégé contre les grandes maisons industrielles des Etats-Unis, il aura des salaires plus élevés, qui lui permettront d'acheter leurs produits. Ils s'unissent et travaillent de concert. Qu'a fait le Gouvernement pour les ouvriers d'élite du pays? Il a, à grands frais, envoyé une commission technique dans les principaux pays du monde. Cette commission a publié un rapport, plein de renseignements précieux. Je ne suis pas dans la confidence du Gouvernement, j'ignore ce qu'il se propose de faire, mais tout me porte à croire que le rapport de cette commission sera suivi de mesures tendant à améliorer la condition du travailleur. L'industrie manufacturière est non moins la base de notre vie nationale que l'agriculture.

On ne saurait nier que, sans l'artisan, le cultivateur n'aurait à qui vendre ses produits. Dans tous les pays civilisés du monde, l'ouvrier a droit à la considération la plus entière et la plus sympathique du Gouvernement. Sans cela, que résulterait-il? On m'a l'autre jour demandé, je l'avoue à mon grand déplaisir, d'envoyer à Stratford quelqu'un qui adresserait la parole à une certaine catégorie d'apprentis des ateliers du Grand-Tronc. Il fallait pour cela un spécialiste des choses de l'industrie. Le seul homme que je connusse, c'était M. le professeur Robertson, qui, dans le moment, se trouvait à la Nouvelle-Ecosse. Je demandai à mes amis de m'aider à trouver quelqu'un qui se chargeât de cette tâche, mais on me répondit qu'il n'y avait au Canada personne de capable d'enseigner à des jeunes gens la haute mécanique et les mœurs de la vie industrielle ou de rien ajouter à ce que ces enfants savaient déjà. Une institution toujours dirigée par les mêmes et où jamais ne s'introduisent les idées modernes est sûre de périr. J'aperçois devant moi mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Rogers), et je le prierais de bien vouloir au moins faire attention à ceci. Je lui suggérerais d'étudier avec ses collègues d'une manière pratique la question des avantages considérables à retirer de l'œuvre de cette commission et des mesures à prendre pour mettre à effet les propositions qu'elle fera relativement à l'instruction technique des nôtres. Au lieu d'un million, que l'on accorde 5 millions à une amélioration du sort des artisans de l'Atlantique au Pacifique, et nul cultivateur n'y trouvera à redire.

M. ROCH LANCTOT (Laprairie-Napierville) (texte): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'attention l'honorable député de Perth-nord (M. Morphy) et ce qui m'a le plus amusé de ses remarques, c'est la lecture qu'il a faite des discours prononcés, dans cette Chambre, par un certain nombre de députés de l'opposition, et entr'autres par le député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) et le député de Westmoreland (M. Emmerson). L'honorable député de Perth-nord a paru s'amuser en vous disant, monsieur, que de ce côté-ci de la Chambre, nous étions divisés; l'honorable député de Cap-Breton-sud étant pour un tarif de revenu et le député de Westmoreland un libre-échangiste à tout crin. Il a aussi fait allusion à mon honorable ami de Kent-ouest (M. McCoig). Je crois qu'avec ces trois messieurs, il a donné les prétendues divergences d'opinion qui existent dans l'opposition à propos du tarif.

Mais, monsieur l'Orateur, je ne regrette qu'une chose, c'est que l'honorable député n'ait pas jugé à propos de faire l'examen des ministres qui nous gouvernent. Il aurait trouvé qu'en 1911, durant la campagne électorale, il y avait de grandes divergences d'opinion parmi ces messieurs. Sait-il, par exemple, que le ministre des Postes (M. Pelletier) était opposé au premier ministre actuel, en ce qui regarde la contribution navale? Sait-il également que le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) était aussi opposé à cette politi-

que de son chef? Que le secrétaire d'Etat (M. Coderre) qui a parcouru la province de Québec pendant l'été de 1910, avec plusieurs députés nationalistes, avait dénoncé non seulement la politique navale de sir Wilfrid Laurier, mais encore celle de son chef qui, disait-il, était encore non moins néfaste que celle de Laurier. L'honorable député de Perth-nord, habitant une maison de verre, ne devrait pas lancer des pierres sur son voisin.

Monsieur l'Orateur, le discours de l'honorable ministre des Finances sur l'exposé budgétaire de 1914-1915, me fournit l'occasion de faire quelques observations sur certains changements dans le tarif; notamment sur trois articles d'instruments aratoires, savoir: la faucheuse, la lieuse et la moissonneuse. Il nous a annoncé une réduction de 5 pour 100 sur ces machines. Je me demande, monsieur l'Orateur, si nos manufacturiers canadiens peuvent lutter avec avantage contre les manufacturiers étrangers avec cete réduction; s'il en est ainsi, pourquoi le ministre n'a-t-il pas réduit totalement les taxes sur les râteaux, les semoirs, les herses, les charrues, les chargeuses de foin, etc., articles qui s'achètent en grande quantité surtout par les cultivateurs de la province de Québec. Aussi, je n'hésite pas à dire, monsieur l'Orateur, que cette petite réduction de 5 p. 100, sur les trois articles nommés plus haut, ne satisfait personne pour la raison que cette réduction n'est que partielle pendant qu'elle devrait s'étendre à tous les articles dont la classe agricole a besoin. Pourquoi donc la réduction n'a-t-elle pas été générale plutôt que de l'avoir limité à un si petit nombre d'articles?

Si nos manufacturiers canadiens peuvent soutenir la concurrence étrangère sur ces machines agricoles—et cela est bien prouvé aujourd'hui—je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient pas subir victorieusement la même baisse dans le tarif sur les articles dont la classe agricole a besoin.

Je vous le déclare, monsieur l'Orateur, la classe agricole du Canada n'est pas satisfaite, au contraire, elle continuera de demander d'enlever complètement les droits sur ces articles, d'abord, pour la raison bien simple que nos manufacturiers canadiens soutiennent la concurrence étrangère dans tous les pays du monde et cela avec avantage. Pourquoi alors, nous, les cultivateurs du Canada, sommes-nous appelés à payer plus cher nos machines agricoles que les cultivateurs des pays d'Europe qui achètent ces mêmes machines de nos manufacturiers canadiens, ayant en plus à compter avec le coût du transport sur ces machines expédiées soit en France, en Russie ou en Allemagne, et, remarquez-le bien, ces pays-là frappent d'un droit d'entrée ces machines. Il en est de même pour d'autres pays. Cependant, dans notre pays les frais de transport sont beaucoup moindres et, malgré cela, nous payons de vingt à vingt-cinq pour cent de plus que les pays d'Europe.

Je dis donc, monsieur l'Orateur, que si nous subissons ce traitement de la part de nos manufacturiers, cela est dû au système protecteur que nous avons dans ce pays; cela est dû à la barrière créée par l'imposition d'un droit de 20 à 25 p. 100 afin d'empêcher toute concurrence étrangère. Je dis que cette barrière devra disparaître un jour ou l'autre, car nos manufacturiers ayant joui d'un tarif protecteur depuis 36 ans, au moins, il est grandement temps que la masse du peuple ait aussi son tour, n'en déplaisse au sénateur Melvin Jones, président de la compagnie Massey-Harris.

Quels sont ceux qui auraient dû appuyer le traité de réciprocité en 1911? A mon avis, ce sont plus particulièrement les manufacturiers de machines agricoles qui, ayant joui d'un tarif protecteur depuis 36 ans, tarif qui leur a permis d'amasser des millions payés par la classe agricole de ce pays. Quand, en 1911, le gouvernement libéral demanda à la Chambre des communes de ratifier un traité de réciprocité qu'il avait négocié avec les Etats-Unis, traité qui se rapportait à l'échange de nos produits naturels, quels sont ceux qui nous ont fait la guerre pour empêcher l'adoption de ce traité? Ce sont les manufacturiers de ce pays, et plus spécialement, les manufacturiers de machines agricoles, en souscrivant de fortes sommes pour assurer la défaite des candidats favorables à ce traité.

Pendant la campagne électorale de 1911, nos adversaires disaient sur toutes les tribunes publiques: Si vous votez pour ce traitez de réciprocité avec les Américains, nos marchés vont être submergés de produits américains de toutes sortes, et nous ne pourrons plus vendre les nôtres qu'à vils prix. Ils nous citaient le bétail comme exemple. N'est-il pas vrai, monsieur l'Orateur, qu'après que la barrière fut abolie en 1913 sur notre bétail, par le gouvernement américain, de suite, pendant les quatre mois qui suivirent, nous avons exporté aux Etats-Unis, 162,491 têtes de bétail, et dans le même espace de temps de l'année précédente, savoir pour les quatre mois en question, seulement 20,101 têtes de bétail, ce qui fait une différence de 142,390 têtes de plus

N'est-il pas vrai également que nous avons exporté beaucoup de foin depuis que le tarif a été réduit de moitié, savoir de $4, qu'il était en septembre dernier, à $2 en octobre; et il en est de même de plusieurs autres produits sur lesquels les droits ont été ou enlevés ou réduits de moitié.

L'honorable ministre des Finances nous a annoncé un surplus de 36 millions et demi sur les dépenses ordinaires, et en présentant ce côté-là de la médaille, il a paru content et satisfait.

Mais je veux, pendant quelques instants, examiner, moi aussi, l'autre côté de cette médaille. L'honorable ministre des Finances nous a dit que la dette du Canada est moindre aujourd'hui, c'est-à-dire au 31 mars 1914, qu'elle ne l'était lors de son arrivée au pouvoir le 21 septembre 1911. C'est ce que nous allons examiner ensemble, monsieur l'Orateur, et quelques instants suffiront.

D'abord, nous allons remonter au commencement du régime de ces messieurs de la droite. Prenons, en premier lieu, l'année financière de 1910-11. Dans le cours de la session 1910-11, l'ancienne administration libérale n'a eu que les cinq douzièmes des estimés de votés pour cet exercice en cours, de sorte que la dépense a été beaucoup moindre qu'elle n'aurait été si tout l'argent mis dans les estimés eût été voté; ce qui a empêché l'ancien gouvernement de commencer beaucoup de travaux publics dans tout le pays. Il s'ensuit donc que les dépenses ont été moindres qu'elles auraient dû l'être, si tout le budget de 1910-11 eût été entièrement voté. Comme je le disais, il y a un instant, monsieur l'Orateur, à la session de 1911-1912, la première session de ces messieurs, la balance de nos crédits fut votée et peu d'estimés furent mis dans le budget supplémentaire de cette session-là, de sorte que nous avons dépensé pour travaux publics de toutes sortes dans ces deux années, ce qui aurait été dépensé dans une seule année si le budget de 1910-11 eût tout été voté dans cette même année. Cela a permis au ministre des Finances, dans son exposé budgétaire de l'an dernier, d'annoncer un excédent de 56 millions et demi sur les dépenses ordinaires, et de finir l'année avec un surplus sur toutes les dépenses tant ordinaires qu'extraordinaires, mais malheureusement pour le peuple de ce pays, ces messieurs n'ont commencé leur propre administraton que l'année dernière. Or, le nouveau Gouvernement nous demandait alors de lui voter au delà de 250 millions, mettant ainsi de côté la prudence exercée par l'ancien ministre des Finances en restreignant, autant que possible, les dépenses de l'administration du pays.

Les temps sont bien changés, monsieur l'Orateur! En 1910-1911, les dépenses ordinaires étaient de 87 millions. Cette année elles sont de 126 millions et demi, soit une différence de 39 millions en plus pour l'administration du pays.

Prenons maintenant le chapitre de ces dépenses. La milice va coûter $10,938,905, et lorsque nous, les libéraux, étions au pouvoir, cette dépense ne s'élevait qu'à $6,658,300 pour l'année 1910-1911.

En 1913-1914, les travaux publics ont coûté $32,033,751. En 1910-11, nous, les libéraux, nous n'avons dépensé que $10,000,000; ce qui fait une différence de 22 millions. Je ne crains pas de dire, monsieur l'Orateur, que plusieurs de ces millions sont dépensés bien inutilement. Prenez, par exemple, la construction d'arsenaux d'un bout à l'autre du pays; plusieurs millions sont dépensés en pure perte pour ces constructions, et ces bâtisses ne rapportent aucun revenu au pays; au contraire, elles sont une source de dépenses, d'abord, parce qu'il faut un gardien pour chaque bâtisse, puis, il faut les chauffer, les éclairer, les nettoyer, et pour cela, il faut du savon, des brosses et des balais; de plus, il faut pourvoir aux réparations de toutes sortes, et cela sans que rien ne soit donné au pays en retour. N'est-il pas vrai, monsieur l'Orateur, que ces réparations aux édifices publics coûtent dix fois plus cher au Gouvernement que cela ne coûterait à un particulier, et tout cela est fait pour favoriser des créatures amies des gouvernements.

Je reviens, monsieur l'Orateur, à l'autre côté de la médaille dont je vous parlais au commencement de mon discours, à propos de l'excédent sur les dépenses ordinaires de 36 millions et demi, suivant l'énoncé du ministre des Finances, et il trouve que la position du Gouvernement est des plus avantageuses quant à la dette nette du Canada. Il nous dit que cette dette est moindre, maintenant, qu'elle n'était en 1911, lors de l'arrivée au pouvoir de ces messieurs le 21 septembre 1911.

Le 30 septembre 1911, la dette nette était de $318,593,924.15, et la dette totale était de $472,141,823.88, au 31 mars 1914, la dette nette est de $315,019,288.75. A la même date, la dette totale s'élevait à $530,687,885.62, ce qui fait une augmentation de la dette du Canada de $58,546,061.74 en deux ans d'administration.

L'intérêt sur la dette publique pour l'année 1913-1914 nous a coûté la jolie somme de

$13,179,913.01. Pour l'exercice en cours, 1914-1915, l'intérêt s'élèvera à $14,917,926.33, tandis que pour l'exercice finissant en 1911, le montant total d'intérêt payé sur la dette ne s'élevait qu'à $12,535,850.81, ce qui fait une différence en moins, pour le régime libéral, de $2,382,075.52.

Maintenant, monsieur l'Orateur, le ministre dira que nous avons fait des placements tels que le prêt au Canadian-Northern. Ces placements, monsieur l'Orateur, ne valent absolument rien pour le pays et je suis certain que l'honorable ministre des Finances lui-même le sait, car le Canadian-Northern a obtenu de l'aide l'an dernier, de ce Gouvernement, au montant de quinze millions de dollars et la rumeur veut qu'il revienne cette année pour avoir un autre montant de quarante à cinquante millions; ce qui fera que ce chemin de fer aura reçu, tant des provinces que du Gouvernement du Canada, un montant s'élevant à plus de deux cent cinquante millions sous forme de subvention et d'aide. Nous avons raison de croire que, malgré cela, cette compagnie viendra encore d'année en année demander des millions au Gouvernement. Alors, monsieur l'Orateur, vous admettrez avec moi que ces placements ne sont guère un avantage pour le pays. Voici comment je considère ces placements: prenez un bon cultivateur qui a une belle terre claire de toute dette, c'est-à-dire qu'il ne doit pas un sou. Ses voisins sont endettés pour plus que la valeur de leurs terres.

Le premier, celui qui ne doit rien, emprunte cinq mille piastres, hypothèque sa terre pour autant, puis distribue cette sommes à ses voisins trop endettés eux-mêmes pour pouvoir faire honneur à leurs propres affaires. Il distribue à droite et à gauche le produit de cet emprunt. Plusieurs qui reçoivent de ces fonds ne les rembourseront jamais. Tout de même, il compte ces prêts là dans son actif, mais, monsieur l'Orateur, il aura toujours à payer l'intérêt dû sur la dette qu'il a contractée et quant à ceux qui ont emprunté de lui, s'ils viennent à tomber en faillite, l'actif qu'il avait, sous forme de prêts, disparaît et il reste toujours chargé de sa dette. C'est le cas du présent ministre des Finances. Plusieurs prêts qui forment son prétendu actif ne lui seront jamais remboursés et le pays aura à payer l'intérêt sur sa dette totale, et à payer cette même dette un jour ou l'autre.

J'ai vu dans les journaux ministériels, le compte rendu d'une entrevue donnée par l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) aux journalistes lorsqu'il est allé en tournée dans les cantons de l'Est. L'honorable ministre, sans portefeuille, déclare que les Canadiens français sont enthousiastes et approuvent la contribution Borden, grâce aux explications qu'il leur a données d'aplomb. Il conclut que cette contribution à la marine anglaise n'avait pas été comprise avant sa visite accompagné par l'honorable secrétaire d'Etat (M. Coderre) qui, en 1911, avait pourtant prêché une doctrine toute différente dans le comté d'Hochelaga et dans la province de Québec en général. Il faut aussi ajouter le nom de l'honorable député de Dorchester (M. Sévigny), qui n'a pas été moins sévère pour son chef, M. Borden, durant le cours de l'été de 1910 et pendant l'élection de 1911, qu'il ne l'a été pour ses adversaires.

Je présume, monsieur l'Orateur, que les honorables ministres ont dit aux électeurs des cantons de l'Est que durant l'année 1913-14, ce Gouvernement faisait voter par la Chambre $2,610,000 pour le service naval et pour l'exercice en cours, $2,410,000.

Durant la campagne de 1911 nous, les libéraux, avons été attaqués par les candidats opposionnistes, parce que le gouvernement libéral avait acheté le "Niobé" et le "Rainbow", et que ces bateaux-là, disaient-ils, n'étaient bons que pour être jetés au rebut et vendus comme vieux fer.

Est-ce que le Gouvernement actuel a respecté l'engagement pris alors par ses candidats devant le corps électoral?

Non, monsieur l'Orateur, le Gouvernement actuel tient dans le port de Halifax le "Niobé", et le "Rainbow" dans la Colombie-Anglaise, avec les équipages à bord, équipages payés par ce Gouvernement. En plus, il maintient l'école de marine d'Halifax, y reçoit des élèves des amis du nouveau Gouvernement, et le pays dépense près de trois millions de piastres pour continuer la politique navale de sir Wilfrid Laurier, après l'avoir dénoncée sur tous les hustings du pays.

Au commencement de la présente session, l'honorable député de Montmagny (M. Lespérance) présenta un bill pour le rappel de la loi navale du gouvernement Laurier. Je croyais que ce député était sincère quand il présentait son bill, mais, monsieur l'Orateur, je dois vous avouer que je ne crois plus à sa sincérité. Cet honorable député est parti pour l'Europe, et son bill ne sera pas discuté pendant cette session, et je ne crois pas qu'il le soit d'ici à bien longtemps, si j'en juge par la conduite de l'honorable député de Montmagny.

Quant à moi, monsieur l'Orateur, j'aurais aimé que ce bill fût appelé en seconde lecture afin d'avoir l'occasion d'exprimer ma manière de voir sur cette loi de 1910.

Le nouveau Gouvernement n'a pas voulu continuer la marine Laurier. L'honorable premier ministre, avec quelques-uns de ses collègues, se rendirent en Angleterre après la session de 1911-1912 pour conférer avec l'amirauté anglaise et le gouvernement de la mère patrie, afin de savoir ce que le nouveau gouvernement devait faire tant pour la défense du Canada que pour celle de l'empire en général. Il fut décidé de faire construire aux frais du Canada les trois plus gros dreadnoughts, du type le plus parfait que l'argent et la science pouvaient produire.

C'est vous dire, monsieur l'Orateur, que l'amirauté et le gouvernement de la mère patrie ont changé d'idée, et je dois ajouter, en autant que cela me concerne, qu'il me semble ne pas savoir ce qu'ils veulent. Il semble entendu qu'il est permis à ces messieurs de changer d'opinion et d'être un jour pour une marine locale et, le lendemain, pour la construction de dreadnoughts.

S'il est permis à l'amirauté anglaise et au gouvernement anglais de changer leur manière de voir, quant à ce que doit faire le Canada, je crois, monsieur l'Orateur, qu'il sera permis au très humble serviteur qui vous parle, d'apprécier ce changement et de se former de ces faits une opinion sur la nature de nos relations, à l'avenir, avec la métropole en autant qu'il s'agit de la défense navale.

En 1909, j'ai accepté la résolution du 29 mars et, en 1910, j'ai voté pour le bill appelé "la marine Laurier". Mais, comme le nouveau Gouvernement n'a pas jugé à propos de continuer cette politique votée en 1910 et que, au contraire, il est venu avec un nouveau projet en 1913, c'est-à-dire un projet consistant à donner trois dreadnoughts à l'Angleterre, ce qui est encore plus mauvais, comme le disaient nos adversaires nationalistes aux élections de 1911, maintenant députés bleus à tout crin de cette Chambre,—que la marine Laurier de 1910, et considérant le tout et en plus la situation actuelle qui existe en Europe, situation qui s'améliore de plus en plus, le vent ne soufflant plus à la guerre,—et monsieur l'Orateur, comme je n'ai jamais été un guerrier, mais, au contraire, un homme de paix, je viens donc vous déclarer que l'empire britannique étant encore debout, malgré les prophéties que l'honorable premier ministre nous faisaient le 5 décembre 1912, lorsqu'il présentait, en cette Chambre, son projet de contribution, et comme les circonstances sont absolument différentes de ce qu'elles étaient en 1909-10-11-12, et qu'il n'y a plus de bonnes raisons maintenant ni pour la marine ni pour la contribution, et qu'il ressort de tout ce dont nous avons été témoins, de la part de l'amirauté, que nous devons désormais conduire seuls notre barque selon les seuls besoins du Canada; nous devrions, sous le plus bref délai, commencer le creusement du canal de la baie Georgienne, ce qui serait assurément beaucoup plus avantageux aux cultivateurs de ce pays et à la métropole commerciale du Canada, que la construction de dreadnoughts et le maintien d'une marine de guerre.

Sans le Sénat, le pays serait aujourd'hui engagé dans une dépense de 50 à 60 millions de piastres pour construire ces trois dreadnoughts, en Angleterre, pendant les trois années qui auraient suivi le vote de ce bill, c'est-à-dire que pour cette année, il nous aurait fallu inscrire une somme de 15 à 20 millions dans le budget pour cette fin-là.

Je dis donc, monsieur l'Orateur, que le peuple de ce pays verrait plutôt avec plaisir le Gouvernement proposer dès cette année une somme de 10 millions de piastres dans le budget pour commencer dès ce printemps le creusement du canal de la baie Georgienne.

Il y a quelques instants, je vous ai parlé, monsieur l'Orateur, de la visite de certains ministres dans les cantons de l'Est. J'ai vu le compte rendu de leurs discours publié par les journaux surtout quant à la contribution Borden. L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) a trouvé que cette contribution était très populaire dans les centres canadiens français.

Je suggérerais à l'honorable ministre de venir faire visite aux électeurs de Laprairie-Napierville pendant les prochaines vacances. Je l'invite de plus avec son collègue le ministre de la Justice (M. Doherty) afin que l'on discute ensemble le marché qu'il a fait avec le pays, à savoir qu'ayant passé quinze ans sur le banc comme juge, cela lui donne droit d'avoir une pension jusqu'à la fin de ses jours.

Comme le pays ne parle pas, mais comme je représente dans cette Chambre la deux cent vingt et unième partie du pays, je me plains de cette loi et je demande qu'elle soit amendée.

L'honorable député d'Argenteuil a aussi parlé, dans les cantons de l'Est, du bill des

bons chemins. Par ce bill, le gouvernement du Canada mettait une somme de dix millions de piastres pour les dix ans à venir—ce qui donne une moyenne de un million par année pour tout le pays—pour l'amélioration des routes. Si, dans ce bill, le ministre eût mis une disposition par laquelle cette somme annuelle aurait été distribuée au prorata de la population—ce qui aurait fait pour la province de Québec une somme de $270,000—cela aurait été juste.

Savez-vous, monsieur l'Orateur, qu'il y a dans la province de Québec 1,048 municipalités et que, à l'heure qu'il est, plus de cuatre cents municipalités bénéficient de la loi passée il y a déjà plusieurs années par le gouvernement libéral de sir Lomer Gouin.

Je compte qu'il y a par municipalité une moyenne de 20 milles de chemin, ce qui est bien au-dessous de la moyenne, car j'ai dans mon comté des municipalités qui ont 43 milles de chemin à faire—d'où il suit que mon évaluation est très basse quand je prends vingt milles—or, cela donne pour les 1,048 municipalités, 20,960 milles de chemin à fare dans la province de Québec seulement. Je mets le coût de ces chemins à une moyenne de $7,000. Or, multipliez 20,960 milles de chemin par $7,000 du mille et vous arriverez à la somme fabuleuse de $146,720,000.

Maintenant, monsieur l'Orateur, nous allons faire ensemble un calcul, afin de savoir combien de temps le gouvernement aurait pris pour faire nos chemins dans la province de Québec.

Pour cela faisons une règle bien simple. Avec $279,000, par année, en dépensant $7,000 du mille, nous pouvons faire 39 milles de chemin dans une année avec une fraction en plus, mettons 40 milles en chiffre rond. Calculons maintenant le temps que cela prendrait pour faire les 20,960 milles de chemin dont je viens de parler. Si avec $278,000 nous faisons 40 milles de chemins, il nous suffira de diviser les 20,960 milles à faire par 40 et nous arriverons par là même à la conclusion que le Gouvernement, avec sa contribution annuelle de $278,000, prendrait au moins cinq cent vingt-quatre ans pour faire tous ces chemins.

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, que je n'ai pas inscrit le coût des machines nécessaires à la confection de ces chemins pour chaque province. Un tel outillage complet coûte $6,500, ce qui diminuerait de beaucoup la confection de nos chemins dans la province de Québec. Il faudrait acheter des outillages tous les ans et prendre cela sur l'octroi de $278,000. Je suppose que quand l'honorable ministre, dont j'ai parlé tout à l'heure, adresserait la parole aux électeurs des cantons de l'Est il leur dirait: Nous aurions mis à votre disposition 10 millions de piastres pour améliorer vos chemins qui sont dans un état déplorable. Si le Sénat n'avait pas amendé ce bill, vous auriez des bons chemins ici comme ailleurs. C'est ce que ces messieurs ne manqueront pas de dire partout où ils adresseront la parole.

Je n'ai pas cru, monsieur l'Orateur, à la sincérité du ministère quant à sa loi des bons chemins. C'était plutôt pour s'en servir comme un engin électoral et nous en avons vu une exemple durant l'élection partielle de South-Renfrew qui eut lieu pendant la session de 1911-1912. Avant même que le bill fût présenté au Parlement, certains politiciens disaient aux électeurs de Renfrew, pendant cette élection-là: Elisez le candidat du Gouvernement et en retour nous vous promettons de vous faire obtenir un fort montant pour empierrer vos chemins. Je crois que c'est là le seul but que l'on avait en vue, puisque le Gouvernement a refusé l'amendement fait par le Sénat, amendement qui demandait purement et simplement que la clause qui mettait l'application de cette loi à la seule discrétion du ministre, à savoir, qu'il pourrait dépenser le million dans un comté ou une province, fût remplacé par les mots "au prorata de la population", de chaque province.

Je crois que le meilleur mode de venir en aide à la classe agricole, pour améliorer sa voirie, est d'augmenter le subside aux provinces. Je dois dire en passant, monsieur l'Orateur, que la loi du gouvernement de Québec fonctionne à merveille et que, de plus, tout le monde peut bénéficier de la loi, que le comté soit représenté par un rouge ou par un bleu, que ce soit une paroisse rouge ou une paroisse bleue, en un mot, que la loi est faite pour tout le monde.

Monsieur l'Orateur, pour preuve de mon avancé que je ne crois pas à la sincérité du Gouvernement au sujet des bons chemins, je prends la partie du boulevard Edouard VII à Laprairie. L'ancien gouvernement libéral a dépensé $38,000 pour la partie basse, appelée domaine de Laprairie, sur une longueur de 8,000 pieds. Ce Gouvernement au pouvoir depuis le 21 septembre 1911 n'a encore rien fait pour nous sortir de cette ornière. Cet ouvrage est demandé non seulement par les cultivateurs de Laprairie-Napierville, mais bien

par toute la ville de Montréal et aussi par les clubs d'automobiles, tant de Montréal que des Etats-Unis. Cependant, le Gouvernement n'a encore rien fait, et remarquez-le bien, ce n'est que pour 8,000 pieds de chemin. Je vous disais il y a un instant que ça prendrait au moins cinq cent vingt-quatre ans pour faire les chemins de la province de Québec avec $278,000 par année; mais si j'en juge par le temps que ça va prendre pour faire les 8,000 pieds de Laprairie, je pourrais dire que ça prendrait 5,000 ans et plus pour faire tous les chemins dans Québec. Je suppose que ce bout de chemin à Laprairie est gardé pour être fait durant la prochaine campagne électorale.

De plus, comment les deux gouvernements pourraient-ils faire dans le même comté, dans la même municipalité des chemins dont un bout serait fait par la municipalité avec l'emprunt à 2 p. 100 du gouvernement provincial et dont l'autre extrémité serait faite par le Gouvernement fédéral. Cela serait impraticable et je suis certain que le Gouvernement ne ramènera plus ce bill tel que redigé en premier lieu, mais qu'au contraire il donnera un subside additionnel afin de permettre aux provinces d'améliorer le plus tôt possible leur voirie.

Je parlais, il y a un instant, du boulevard Edouard VII. L'honorable ministre des Travaux publics sait que ce boulevard passe dans mon comté, car je lui en ai parlé moi-même l'an dernier, et comme il me l'avait laissé entendre, le comté avait raison de croire que ces huit mille pieds de chemin, soit un mille et un quart environ, seraient faits durant l'été de 1913. Cependant, rien encore n'a été fait. Ce chemin était et est encore dans un état pitoyable, et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) en sait quelque chose, puisque, un soir, revenant du comté de Châteauguay, où il était allé travailler pour le candidat du Gouvernement, il a failli passer la nuit dans un bourbier, l'automobile dans lequel il était ne pouvant plus avancer.

M. GAUVREAU: Il a été bien chanceux de ne pas y rester.

M. LANCTOT: A mon avis, le meilleur mode de venir en aide aux provinces pour les bons chemins, ce n'est pas pour le Gouvernement fédéral de faire lui-même ces chemins-là, mais il devrait, ou bien donner une subvention aux provinces, ou accorder une prime aux municipalités qui feraient des bons chemins. La loi serait pour tout le monde, et toutes les municipalités pourraient en profiter également en faisant des bons chemins. Fixez cettte prime à $25, $50 ou $100, comme vous le voudrez, par mille de chemin. Une telle loi serait équitable pour tous, et il n'y aurait pas de favoritisme pour personne. La municipalité qui ferait ces travaux aurait droit de recevoir l'octroi prévu par la loi en question.

Je crois que ce serait là un mode bien meilleur que celui que le Gouvernement avait adopté dans sa loi de l'année dernière.

Avant de terminer, je voudrais rappeler à l'honorable ministre des Travaux publics —j'ignore s'il comprend le français—les travaux de la chaussée de Laprairie. Quand viendront les crédits de son département, j'aurai alors l'occasion de lui en parler plus longuement, mais en attendant, je lui demanderai qu'il insiste auprès des entrepreneurs qui ont signé le contrat ces jours derniers, d'après la réponse qu'on a donnée hier à ma question, que ces entrepreneurs, dis-je, poussent les travaux avec toute la diligence possible, afin que les cultivateurs des comtés de Laprairie-Napierville puissent profiter deces travaux. Je crois que cette route pourait être terminée d'ici à deux ou trois mois, et alors, non seulement les cultivateurs, mais les clubs d'automobiles de Montréal et d'ailleurs, pourront eux aussi enprofiter.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas abuser davantage de votre patience, car j'ai déjà parlé beaucoup plus longtemps que je ne le croyais d'abord, et je rerends mon siège en remerciant la Chambre de sa courtoise attention.

M. W. F. GARLAND (Carleton) (Ont.): Monsieur l'Orateur, je dois avouer que je me sens quelque peu timide, en me levant pour adresser la parole pour la première fois, devant cette Chambre, mais je puis vous donner l'assurance que mes remarques seront très brèves. En ma qualité de novice dans la carière politique, il serait assez difficile pour moi, à cette étape du débat, d'entreprendre de prononcer un discours, sans répétr les arguments qu'ont employés les orateurs qui m'ont précédé. Je suis fier, cependant, je le proclame, de représnter un comté qui est demeuré fidèle au parti conservateur depuis 1867, et e suis également fier de pouvoir prédir qu'il continuera son attachement au même parti pour une période tout aussi longue, à l'avenir. J'éprouve de plus beaucoup de fierté à rappeler que ce comté a eu l'honneur d'être représenté en cette Chmbre par feu sir John A Mac-

donald et par le premier ministre actuel du Canada. On mentionne très souvent, en cette enceinte, le nom de l'honorable député de Carleton. J'ai ressenti parfois un certain embarras, je dois l'avouer, en entendant ces allusions, mais je suis heureux de déclarer qu'elles ne s'adressaient nullement au représentant du comté de Carleton, Ontario. Je suis peiné de constater que l'honorable député de Carleton, Nouveau-Brunswick (M. Carvell), ne soit pas à son siège, car j'aurais beaucoup aimé à lui faire part d'un petit incident dont j'ai été le héros, et dont il pourrait peut-être faire son profit. Voici ce qui s'est passé. Il y a quelque temps, je fus présenté, en ma qualité de député de Carleton, à un citoyen qui suit attentivement les séances de la Chambre, dans la galerie:—"Oh! dit-il, c'est vous qui êtes le député de Carleton, qui vous levez à tout propos, à la Chambre, et qui dites un tas de choses qui ne veulent rien dire?"—"Pardonnez-moi, répondis-je, je ne suis pas le député de Carleton auquel vous venez de faire allusion. Celui dont vous voulez parler représente le comté de Carleton, Nouveau-Brunswick, et tous les conservateurs au Parlement le désignent sous le nom de: pantin politique du Canada".

Je crois de mon devoir de féliciter l'honorable ministre des Finances pour l'excellent exposé budgétaire qu'il a prononcé au point de vue financier. Je félicite aussi le Gouvernement de ce que chacun des ministres qui siègent aux premiers banquettes ministérielles administre son département selon des méthodes d'affaires. Je suis fier d'appartenir au parti conservateur, mais je l'ai été bien d'avantage encore, lorsque j'ai entendu le discours sur le budget. Il existe une différence notable entre les méthodes d'administration du Gouvernement actuel et celles qui étaient en vigueur sous l'ancien régime.

L'ex-ministre des postes avait promis de nous donner la poste rurale, mais il ne nous l'a jamais donnée. Si, par hasard, il avait tenu sa promesse, la chose aurait été proclamée à cors et à cris. Le présent ministre des Postes ne s'est pas contenté de faire un succès de la poste rurale, mais il a établi le service des colis postaux, et il a accompli ces choses sans bruit. Si j'eusse été le ministre des Postes, j'aurais fait peindre en bleu toutes les boîtes qui servent à la distribution du courrier rural, et sur un côté, j'aurais fait écrire les mots: "Service établi par le Gouvernement Borden" et sur l'autre: "Protection". Si l'on avait fait cela dans mon comté, toutes les boîtes de la poste rurale auraient été peintes en bleu.

Je ne sais trop ce que je pourrais dire quant à la politique de l'opposition, mais je trouverais peut-être quelque chose à dire au sujet des différentes politiques que les députés de la gauche ont préconisées. Dans la mesure où j'ai pu l'inférer des discours qu'ont prononcés les membres de l'opposition qui ont déjà parlé sur l'affranchissement des denrées alimentaires et du blé, système qu'ils préconisent, se résume à ceci: inconséquence, ne faites rien lorsque vous avez le pouvoir, si ce n'est d'enrichir les chefs de filé du parti, mais promettez n'importe quoi du moment que vous avez perdu le pouvoir.

Quant à la question de la cherté de la vie, je ne sache pas que ceux qui produisent des denrées alimentaires aient à se plaindre. Le cultivateur ne fait que d'obtenir ce qui lui est dû et, dans certains cas, il fait un peu de profits. La cherté de la vie se fait sentir dans les villes, et peut-être devrait-on plutôt dire au lieu de cherté de la vie, prodigalité de la vie. Ce n'est pas la cherté des denrées alimentaires qui est responsable du coût excessif de l'existence, comme l'a déclaré le chef de l'opposition et comme le répètent tous ses partisans après lui; mais ce sont: trop de billets de tramways et pas assez de marche à pied; trop de cigarettes, trop de crème à la glace et de chocolats, trop de changements dans les modes féminines et pour les robes et pour les chapeaux—grands et petits chapeaux, jupes entraves, jupes "peg top"—trop de visites aux petits théâtres pour certaines classes de la population, trop de sièges à un dollar dans les salles d'opéra pour des familles dont le chef ne gagne qu'un faible salaire, trop de primeurs et de petits plats sur la table, en un mot, les folles dépenses que font les riches et la manie qu'ont les pauvres de vouloir les imiter. J'aimerais beaucoup à voir chaque Canadien vivre comme un prince, mais je préférerais encore bien plus le voir se contenter de son revenu pour vivre.

Quant à l'entrée du blé en franchise, à mon sens, cette politique ne serait pas à l'avantage du Canada, parce que notre pays a encore besoin de la protection. J'ai découpé dans le "Mail and Empire" d'aujourd'hui, les cours suivants sur le blé:

	Minneapolis	Winnipeg.
Mai..	89¼c.	90¼c.
Juillet..	90⅜c.	92c.

Les mêmes cotes ont également paru dans le "Globe", ce qui sera peut-être de

nature à causer plus de satisfaction aux honorables député de la gauche. A mon avis, tout le blé que nous récoltons devrait être moulu au Canada, si la chose est possible. Nous comptons plus de 600 minoteries au Canada, qui se trouveraient obligés de cesser leurs opérations, si nous abolissions les droits sur le blé. Le prix du transport maritime pour la farine est trois fois plus élevé que le prix que l'on exige pour le blé.

L'honorable député de Kent-ouest (M. McCoig) a dit que la raison pour laquelle les cultivateurs du Manitoba ne voulaient pas se livrer à la culture mixte, était que cela pouvait nuire à la culture mixte de l'Ontario. Comme député de l'Ontario, je peux dire a l'honorable député de Kent-ouest qu'il n'a pas besoin de craindre la concurrence dans ce genre de culture pour le cultivateur de l'Ontario. Tous les Canadiens désirent la concurrence au lieu de la craindre. Nous avons envoyé nos fils de cultivateurs avec leur bétail dans les expositions de Chicago, et ils ont fait bonne figure, ils ont remporté les prix. La raison pour laquelle les cultivateurs du Manitoba demandent le blé libre, c'est que leurs terres ne donnent plus le même rendement que lorsque la terre était vierge. Si le cultivateur du Manitoba cultivait mieux, ainsi que l'a dit l'honorable député d'Ontario-sud (M. Smith), il aurait un meilleur rendement. Le cultivateur ontarien a d'aussi bonnes récoltes aujourd'hui qu'il y a cinquante ans.

Au sujet des instruments aratoires, le Gouvernement actuel a fait plus que l'ancien Gouvernement n'a osé faire; c'est-à-lire qu'il a abaissé le tarif de 5 p. 100 sur les moissonneuses, les lieuses et les faucheuses. On a signalé une manufacture de herses sur roues qui vendait ces instruments $125 il y a vingt ans et qui les vend aujourd'hui $80, sous le régime de la protection, et nous devons tenir compte du prix plus élevé des matériaux et de la main-d'œuvre.

Au sujet de la protection, les membres de l'opposition devraient lire, lorsqu'ils en auront le temps, le discours de l'honorable député de Wentworth, prononcé à la dernière session, dans lequel il traitait la question de la ficelle d'engerbage, du pétrole et du fil barbelé. Le Canada est un jeune pays et ne pourrait subsister longtemps sans la protection. Mais la politique du parti libéral est d'atteindre le pouvoir à tout prix. Il fera n'importe quelles promesses lorsqu'il est dans l'opposition, afin de gagner des votes, mais le peuple ne se laissera pas tromper comme il l'a été il y a quinze ans par ces promesses, nous entendons souvent répéter cette phrase: "Mon royaume pour un cheval". "Tout, tout pour un siège dans la Chambre" dit l'ancien ministre du Travail, le préféré des salons. "Tout pour un siège aux Communes" dit l'ancien ministre de l'Agriculture, le gaveur de poulets.

Le discours de l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) m'a beaucoup amusé. Il nous a débité le même discours qu'il prononçait, l'année dernière, sur la péninsule de Gaspé, lorsqu'il nous a dit que Westmont est construit aujourd'hui sur un terrain qui était autrefois un verger. On aurait aimé à l'entendre dire qu'à l'endroit où il a son siège aujourd'hui il y avait un arbre.

A propos des trois transcontinentaux, il y en a peut-être un de trop, mais vaut mieux qu'il y en ait un de trop qu'un de manque.

Je ne puis laisser passer l'occasion de dire un mot du canal de la baie Georgienne. Le Gouvernement actuel devrait commencer ce canal, car nous avons besoin d'une grande voie de navigation de ce genre entre l'Est et l'Ouest.

Quant au Sénat, je ne ferai que le mentionner, car tous les autres orateurs ont parlé de cet auguste corps qui s'en va mourant d'une mort paisible. Au sujet de la marine, je regrette que le Canada, le plus brillant joyau de la couronne, ne fasse pas son devoir. D'après moi, la question aurait dû revenir cette année et être réglée, ou on aurait pu donner au Sénat une autre occasion de dire ce qu'il voulait. Pour terminer, je dirai que l'on devrait cesser toute discussion de clocher, et consacrer nos efforts à faire du Canada un pays uni. En tout temps, au Parlement comme en dehors du Parlement, nous devrions dire aux nations étrangères que le Canada est le plus grand pays du monde. Souvent, monsieur l'Orateur, vous avez été obligé de rappeler la Chambre au décorum, mais je voudrais vous entendre, lorsque quelqu'un attaque le Canada, lui dire: "Honte".

Je n'ennuierai pas la Chambre plus longtemps, et je terminerai en vous remerciant, monsieur l'Orateur, et en remerciant aussi tous les membres de cette Chambre, d'avoir écouté avec autant de bonté ce discours décousu.

L'hon. CHARLES MURPHY propose le renvoi de la suite de la discussion.

Cette motion est adoptée.

(La séance est levée à onze heures et demie du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 22 avril 1914.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

RESOLUTION D'UNE LOGE ORANGISTE A VANCOUVER.

M. PROULX demande:

1. L'attention du gouvernement a-t-elle été attirée sur une certaine résolution adoptée le 20 mars par la loge orangiste de comté, Vancouver, au sujet du Home Rule en Irlande, etc., dont copie a été envoyée, par ordre, au premier ministre du Canada et à Winston Churchill et sir Edward Carson?
2. Le premier ministre a-t-il reçu une copie de ladite résolution? Dans l'affirmative, a-t-il répondu, et dans quel sens?
3. Le gouvernement approuve-t-il les idées exprimées dans ladite résolution?
4. Quelle ligne de conduite le gouvernement se propose-t-il de suivre au sujet de ladite résolution et des idées qui y sont exprimées?

M. BORDEN: Le premier ministre a reçu copie de la résolution ci-mentionnée, sans lettre qui l'accompagnât. Il n'y a pas été répondu. Le Gouvernement ne pense pas devoir formuler une opinion en réponse aux 3e et 4e questions.

PROTECTION DES CANADIENS A MEXICO.

M. COCKSHUTT demande:

1. Dans l'éventualité d'une guerre entre les Etats-Unis et le Mexique, le gouvernement prendra-t-il des mesures pour sauvegarder la vie et les propriétés des Canadiens qui habitent ces derniers pays.
2. Dans l'affirmative, quelles mesures adoptera-t-il?

M. BORDEN: Durant les dix-huit derniers mois il a été fait des représentations au gouvernement impérial à différentes reprises relativement à l'affaire ci-mentionnée.

Au cas où d'autres représentations seraient jugées nécessaires, elles seront faites sans délai.

TERRES IRRIGUEES DU PACIFIQUE-CANADIEN.

M. BUCHANAN demande:

1. Dans la convention entre le gouvernement du Canada et la compagnie du Canadien-Pacifique en vertu de laquelle cette compagnie a pu obtenir un bloc compact, sa concession de terres, afin d'établir le réseau d'irrigation actuel à l'est de Calgary dans l'Alberta, un prix maximum a-t-il été déterminé, lequel pourrait être exigé par la compagnie pour les terres bénéficiant de cette irrigation? Dans l'affirmative, quel est ce prix?
2. Le gouvernement sait-il si la compagnie d'irrigation du Canadien-Pacifique, qui détient actuellement ces terres, remplit les conditions de cette convention à cet égard?

M. ROCHE:

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

COUT DES ARSENAUX ET SALLES D'EXERCICES.

M. SINCLAIR demande:

Quelle est la somme totale qui a été dépensée pour salles d'exercices militaires et arsenaux dans toutes les provinces du Canada entre le 10 octobre 1911 et le 31 décembre 1913?

M. S. HUGHES: Du 10 octobre 1911 au 31 décembre 1913, le ministère de la Milice et de la Défense a dépensé en tout la somme de $1,063,000 pour les arseneaux et salles d'exercices qu'il a fait construire, y compris ceux qui étaient en cours de construction à la dernière des dates plus haut mentionnées.

ACHAT POUR L'INTERCOLONIAL D'UNE PROPRIETE A MONCTON.

M. TURGEON demande:

1. Combien a coûté, en totalité, au chemin de fer Intercolonial, jusqu'à date, la propriété dite "P. S. Archibald", à Moncton (N.-B.), y compris l'achat primitif et toutes les dépenses se rattachant à cet achat et à l'obtention des titres?
2. Quel est le chiffre du loyer mensuel payé pour l'usage et l'occupation de ladite propriété par F. P. Brady, surintendant général dudit chemin de fer, et quelles sont les conditions du bail?
3. L'eau, l'éclairage, le chauffage et la glace sont-ils fournis gratuitement audit occupant ou locataire?
4. Quel salaire annuel est payé audit F. P. Brady en qualité de surintendant général, quelles allocations reçoit-il pour dépenses, en dehors de son salaire, et quel en est le montant par année?

M. J.-D. REID:

1. A date, en tout, $28,042.60.
2. Il est perçu un loyer de $25 par mois, eau comprise.
3. Non, moins l'eau, qui est comprise dans le loyer du mois.
4. Traitement annuel, $7,500; aucune autre dépense n'est allouée.

TERRES D'ECOLE DU MANITOBA.

M. NEELY demande:

1. Entre le 1er octobre 1911 et le 1er mars 1914, le gouvernement a-t-il vendu des terres des écoles dans la province du Manitoba autrement qu'à l'enchère, après avoir donné un avis suffisant de cette vente?
2. Dans l'affirmative, quels lots ont été vendus, et à qui?

M. ROCHE:

1. Oui, à des commissions scolaires pour emplacements d'école en vertu du paragraphe 2 de l'article 39 de la loi des terres fédérales et à des compagnies de chemins de fer pour les besoins de la voie en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer.

	Sect.	Tp.	Rg.	Mér.	Sup.	Date de vente.	Acheteur.
Part. ½ S. et ¼ N.-E.	11	19	2	E. 1er	11·05 acs.	[e 23 oct. 1911	La compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.
" ¼ S.-O.....	14	20	2	E. 1 r	3·26 "	"	" "
" ¼ N.-E	11	20	2	E. 1er	3·32 "	¾	" "
" ¼ E. et ¼ S.-O.	11	21	2	E. 1er	19·17 "	"	" "
" ¼ N.-O.....	29	16	9	1er	22·81 "	15 janv. 1912	La compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.
" ¼ N.-O.	29	2	12	E.	2 "	2 mai "	L'école Evergreen du district n° 1599.
" ¼ N.-O.....	11	24	2	1er	2 "	22 " "	Succursale de l'école Fisher, district n° 1543.
" ¼ N.-E.....	11	1	11	E.	2 "	6 juill. "	Ecole de Pine-Valley, district n° 1168.
" ¼ S.-O.	29	16	9	1er	4 "	7 oct. "	L'école Langrath Consolidated, district n° 1303.
" ¼ N.-E.....	11	21	5	1er	14·04 "	7 janv. 1913	La compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.
" ¼ S.-O	11	23	6	1er	5·48 "	" "	" "
" ½ O.....	29	24	6	1er	2·42 "	" "	" "
" ½ O.....	29	26	7	1er	12·17 "	" "	" "
" ¼ N.-E	29	31	9	1er	12·65 "	" "	" "
" ¼ S.-E.....	11	24	16	1er	12·00 "	5 mai "	" "
" ¼ N.-E.....	11	24	17	1er	12·00 "	" "	" "
" ¼ N.-E.....	35	19	29	1er	5·87 "	8 août "	La Man. and North Western Ry. Co.
" ¼ S.-E.....	11	19	10	1er	4·00 "	25 nov. "	L'école Consolidated, district de Flora, n° 1534.
" ¼ N.-E.....	29	27	27	1er	4·00 "	12 fév. 1914	L'école Consolidated, district de Merridale, n° 1480.
" ¼ N.-E.....	29	13	3	E.	2·00 "	2 mars "	Le district scolaire de Whitemouth, n° 1672.

CAMPAGNE DES FENIANS, RECLAMATIONS DES VOLONTAIRES.

M. SINCLAIR demande:

Le jurisconsulte de la commission chargée de s'enquérir relativement aux réclamations des volontaires enrôlés pour repousser les invasions féniennes, a-t-il été payé de ses services? Et combien?

M. S. HUGHES: Oui, $3,615, suivant décision du ministère de la Justice.

EMPLOI DE CHARLES McPHERSON.

M. SINCLAIR demande:

A quelle date Charles McPherson a-t-il été nommé receveur de la poste à North-Riverside, comté de Guysborough (N.-E.)?

M. PELLETIER: Le 30 septembre 1911.

INSTALLATIONS DU TRANSCONTINENTAL POUR LA MANIPULATION DU CHARBON.

M. MACDONALD demande:

1. Quelle sorte de matériel pour la manipulation du charbon a été installée sur la ligne du National Transcontinental?
2. Combien y a-t-il de ces installations?
3. Où ont-elles été établies?
4. Des soumissions ont-elles été demandées à cet égard?

[M. Neely.]

5. Quels sont le nom et l'adresse du plus bas soumissionnaire?
6. Qui a fourni cet outillage, et à quel prix?

M. J. D. REID:

1. Kennedy Construction Co., Montréal (P.Q.), $183,605; C. O. Bartlett and Snow Co., Montréal (P.Q.), $169,700; John King, Fort-William (Ont.), $166,410; Williams and Wilson, Ltd., Montréal (P.Q.), $152,250; The Eastern Steel Co., Ltd., New-Glasgow, (N.-E.), $110,250; Willams, White and Co., Moline, (Ill.), $109,578; Roberts and Schafer Co., Chicago, (Ill.), $107,931; Republic Structural Iron Works Co., Cleveland, O., $106,646, avec excavation humide en supplément, ce qui peut vouloir dire de $10,000 à $15,000 de plus. Ce matériel est plus léger que celui demandé par nous, deux mâchoires de 1 tonne, au lieu de 1 mâchoire de 2 tonnes ½ comme nous le demandons, puis l'excavation humide donnant lieu à un supplément de paie; Canadian Fairbanks-Morse Co., Ltd., Montréal, $95,000. Contenance de la mâchoire 1 tonne ½ seulement, tandis que notre cahier des charges demande une mâchoire de la contenance de 2 tonnes ½.

La largeur du matériel est, en outre, réduite d'à peu près 4 pieds 2 pouces, ce qui le mettrait trop étroit.

2. Voir la réponse sous le n° 1.

3. Le 3 novembre 1913.

4. Le 26 janvier 1914.

5. La compagnie Roberts et Schefer, bâtiment McCormick, Chicago (Illinois).

BRISE-LAMES DE NEW-HARBOUR.

M. SINCLAIR demande:

1. Un rapport a-t-il été fait avant le mois de septembre 1911 par l'ingénieur local Millidge au sujet de l'extension projetée du brise-lames à New-Harbour, comté de Guysborough (N.-E.)?

2. Dans l'affirmative, l'ingénieur a-t-il recommandé l'exécution de ces travaux?

3. Quel était le coût estimatif?

4. Un montant d'argent a-t-il été voté en 1911 à cet effet? Dans l'affirmative, quelle somme a été votée?

5. Des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, quand?

6. Quels étaient les noms des soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission?

7. Les travaux d'extension ont-ils été exécutés? Dans la négative, quelle en est la raison?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Rapport est fait que le prolongement serait d'une grande commodité pour les trente bateaux de pêche qui fréquentent actuellement le port.

3. La somme de $27,000.

4. Oui, la somme de $10,000.

5. a) Oui. b) Appel de soumissions a été fait le 19 septembre et le 18 octobre 1911.

6. Aucune soumission n'a été transmise.

7. Non, par suite de l'affectation de deniers qui est à se faire en vue de l'exécution de travaux plus importants.

MARCHES PRATIQUANT LA VENTE SUR ECHANTILLON.

M. NEELY demande:

1. La commission des grains a-t-elle proposé au Gouvernement l'établissement de halles pratiquant la vente sur échantillon dans l'Ouest canadien?

2. Dans l'affirmative, à quelle date et à quels endroits recommande-t-elle l'établissement de ces halles?

3. Un décret du conseil a-t-il été émis à cet égard, conformément à la loi des grains?

4. Dans l'affirmative, quelle dates et quels endroits ont été désignés pour cette fin?

5. S'il a été émis un décret du conseil, y a-t-il été donné suite; sinon, pourquoi?

M. G. E. FOSTER:

1. Oui.

2. Le 2 septembre 1913. Subséquemment la commission changea la date de sa proposition au 15 septembre 1913; Winnipeg et Fort-William.

3. Oui.

4. Le 15 décembre 1913; mais subséquemment la date a été ajournée indéfiniment; Winnipeg et Fort-William.

5. Non. La récolte de 1913 a été de qualité exceptionnelle et remarquablement uniforme. Le grain fut récolté de bonne heure et rapidement placé sur le marché. A la date fixée, la plus grande partie du blé était sortie des mains des producteurs, et dès lors les cultivateurs auraient retiré peu d'avantage de l'établissement d'une halle pratiquant la vente sur échantillon.

SIGNAL DE BRUME DE BOARD'S-HEAD.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Qui est l'adjudicataire de l'entreprise d'installation d'un bâtiment pour le signal de brume de Board's-Head, Long-Island, comté de Digby (N.-E.)?

2. A quel prix l'entreprise a-t-elle été adjugée?

M. HAZEN:

1. MM. Maynard C. Denton et Maurice A. Condon, de Digby (N.-E).

2. Au prix de $3,350.

SERVICE DU COURRIER, COMTE DE LUNENBURG.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Qui est chargé temporairement du transport du courrier entre le bureau de poste de Martin's-Point, comté de Lunenburg (N.-E.) et la station du chemin de fer à Martin's-River (N.-E.)?

2. Combien reçoit-il?

3. Appel de soumissions a-t-il été fait cette année pour le transport de ce courrier? Dans l'affirmative, qui était le soumissionnaire pour la somme la plus basse, et quel était le chiffre de cette soumission?

4. Se propose-t-on d'accepter la soumission pour la somme la plus basse? Sinon, quelle raison a-t-on de ne pas le faire

M. PELLETIER:

1. Fred Shupe.

2. La somme de $375 par année.

3 et 4. Appel de soumissions a été fait et la soumission la plus basse a été acceptée. Le nom du soumissionnaire pour la somme la plus basse et le chiffre de la soumission seront donnés une fois le marché signé.

SEANCES DU MATIN.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose:

A partir de lundi prochain le 27 du courant et jusqu'à la clôture de la session, la Chambre se réunira à onze heures du matin, outre la suspension ordinaire des travaux à six heures p.m., la séance sera suspendue entre une heure et trois heures de l'après-midi.

Sir WILFRID LAURIER: Cette motion vient peut-être en temps opportun, mais on devrait nous renseigner quant aux mesures

dont le ministère se propose de saisir la Chambre d'ici à la fin de la session Le très honorable premier ministre n'ignore pas que, suivant la pratique invariablement suivie, cette motion pour la convocation de la Chambre le matin n'est jamais présentée avant que toutes les mesures d'initiative gouvernementale aient été soumises. S'il faut en croire une rumeur persistante et qui ne me paraît pas sans fondement, le Gouvernement se propose de soumettre une très importante mesure relative au chemin de fer Canadien-Nord. Si le ministre se propose réellement de déposer des projets de loi du grand intérêt que l'on prévoit, le moment n'est pas favorable pour commencer les séances du matin. Dès que nous commençons à siéger le matin, la députation n'a plus le temps d'examiner et de délibérer les mesures législatives, ni même de mettre à l'étude les questions qui lui sont soumises. J'espère donc que le très honorable premier ministre n'insistera pas pour que sa motion soit adoptée, s'il est vrai, comme on m'en informe, que toutes les mesures ministérielles ne sont pas déposées.

M. BORDEN: Sans vouloir me prononcer dans un sens ou dans l'autre relativement à la rumeur qui a provoqué les observations que vient de faire le très honorable député, je dois dire qu'il sera certainement proposé des mesures qui ne figurent pas au Feuilleton. Dès lors, en tenant ocmpte de la demande que vient de faire mon très honorable ami, je ne demanderai pas l'adoption de cette motion pour aujourd'hui, mais je la réserverai jusqu'à demain.

(La proposition est réservée.)

L'OUTILLAGE DU PORT DE QUEBEC.

M. LEMIEUX: Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur l'article suivant qui a été publié dans le "Telegraph" de Québec, à la date du 15 avril, relativement aux travaux que l'on est en train d'exécuter dans le port de Québec:

M. S. George Boswell, ingénieur en chef de la commission du port de Québec, qui est de retour d'un voyage de six semaines sur le continent, en compagnie de Mme Boswell et Melle Maud Boswell, a bien voulu accorder une interview au "Telegraph", ce matin.

Le but du voyage de M. Boswell, c'était d'inspecter le nouvel outillage que l'on est actuellement à faire construire de l'autre côté, pour le port de Québec. Cet outillage comprend: une grue, une drague, un élévateur flottant pour la manutention du grain et un bateau pour faire le service dans le port.

[Sir Wilfrid Laurier.]

La grue, qui devra pouvoir soulever un fardeau de 50 tonnes, est construite par l'une des maisons les mieux connues de Glasgow, et la drague, qui est bâtie selon le dernier modèle, est également construite en cette dernière ville par Wm. Simons & Compagnie.

Le bateau, destiné au service du port, aura une longueur de 125 pieds, avec des machines pouvant développer une force de 1,000 chevaux-vapeur; il ressemblera fort au remorqueur "Sir Hugh Allan", qui fait un service identique dans le port de Montréal; ce navire est construit par la Smith Stock Company, à Middleboro, de même que l'élévateur flottant pour la manutention du grain.

Lorsqu'il sera complété, l'élévateur à grain pourra recevoir un chargement de 35,000 minots, et il faudra environ quatre heures pour opérer le transbordement.

Tous ces nouveaux appareils devront être rendus ici, dans le cours du mois de juin, et à l'exception de la grue, ils traverseront tous l'Atlantique, en utilisant leur propre vapeur. Quant à la grue, on la transportera ici par pièces, et on ne les assemblera qu'une fois rendues dans le port de Québec.

Je désire attirer l'attention de mon honorable ami sur ce sujet; car on m'informe que tout cet outillage aurait pu fort bien être construit par des maisons canadiennes, telles que: la Westinghouse Electric Company, la Steel Company of Canada, la Hamilton Bridge Works, de Hamilton, Ont., la General Electric Company, la Polson Iron Works Company, de Toronto, la Collingwood Ship Building Company, de Collingwood, la Western Dry Dock Company, de Port-Arthur.

A-t-on fourni l'occasion à ces compagnies de faire des soumissions pour l'exécution de ces travaux? Si j'en crois les déclarations qu'a faites mon honorable ami, au cours de débats antérieurs et les assertions de l'honorable ministre des Postes, l'autre jour, à Québec, c'est l'intention du Gouvernement de faire exécuter les travaux de cette nature par des maisons canadiennes, autant que possible.

M. HAZEN: Je serai très heureux de me procurer ces renseignements auprès des commissaires du port de Québec, et de les communiquer à mon honorable ami, aussitôt que je les recevrai.

LE CHEMIN DE FER DE RIVER-VALLEY.

M. EMMERSON: Le 15 courant, j'ai demandé au Gouvernement, si oui ou non, il avait pris des mesures pour fournir des subventions additionnelles pour la construction des ponts concernant la construction du chemin de fer de River-Valley, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Le ministre du Commerce et de l'Industrie a alors répondu, au nom du Gouverne-

ment, qu'une proposition ou demande en ce sens avait été faite, et que le cabinet l'avait mise à l'étude. En est-on arrivé à une décision ou a-t-on pris l'initiative d'une mesure à cet effet depuis?

M. BORDEN: La question est encore à l'étude. Nous ferons en temps et lieu toute déclaration que nous jugerons nécessaire à ce sujet.

RANCH POUR LE SERVICE DE REMONTE.

Sir WILFRID LAURIER: L'autre jour, j'ai demandé des renseignements au Gouvernement au sujet de terrains à pâturage, qui ont été loués à une certaine compagnie, dans le but d'établir un ranch pour l'élevage des chevaux de remonte. Mon honorable ami le ministre de la Milice m'a informé que l'affaire n'était pas terminée. Est-ce qu'il est en état de me fournir d'autres renseignements à ce sujet?

M. S. HUGHES: La question n'est pas encore complètement réglée.

LE CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. GRAHAM: En consultant les journaux, hier, j'ai remarqué que l'un des membres du cabinet provincial d'Ontario a déclaré devant la législature que le Gouvernement fédéral avait ou était sur le point de céder à la province toutes les chutes d'eau qui seront susceptibles d'être exploitées par suite de la construction du canal de la vallée de la Trent. Est-ce que cette assertion est correcte?

M. BORDEN: Si ma mémoire ne me fait pas défaut, il existe quelques difficultés qui sont pendantes. Je ne suis pas prêt à fournir à mon honorable ami des renseignements précis, du moins pour le moment. A ma connaissance, nul arrangement n'a été conclu au cours des derniers mois.

M. GRAHAM: Il y a un procès pendant devant la cour de l'échiquier, si je me rappelle bien, quant à la délimitation des droits que possèdent et les provinces et le pouvoir fédéral sur ces chutes d'eau. Je ne me rends pas bien compte comment on pourrait céder ces chutes d'eau à la province d'Ontario, lorsqu'un procès est actuellement pendant.

M. BORDEN: Voilà tout ce dont je me rappelle, mais je ne suis pas en possession de tous les détails de cette affaire.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances), demandant que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas eu le plaisir d'entendre les remarques de l'honorable député qui a parlé avant moi; en conséquence, je ne puis répondre particulièrement aux affirmations de ce membre; mais je m'efforcerai de répondre tout de suite à quelques-uns des arguments qu'a invoqués le ministre des Finances, en prononçant son exposé budgétaire. Je tiens à faire remarquer, dès le début, que les opinions que je vais émettre sont mes opinions personnelles, et je ne prétends pas parler au nom du parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir.

Le ministre des Finances, en passant en revue les problèmes économiques que soulèvent la crise monétaire qui sévit en ce moment, s'est exprimé comme suit:

> La rareté d'argent dont le commerce universel a eu si gravement et si longtemps à souffrir, et qui ne fait que commencer à se faire moins sentir, a certainement marqué la culmination d'un de ces cycles commerciaux si bien connus des économistes et caractérisés par des phénomènes également bien connus. D'abord, il y a surabondance de capital à prêter, on obtient l'argent facilement et à des taux peu élevés; cela favorise et soutient l'activité commerciale, il se fait un commerce profitable et les entreprises se développent rapidement. Qu'arrive-t-il ensuite? On emploie trop d'argent à faire des placements de tout repos, il y a insuffisance de valeurs liquides parmi les institutions financières, et il s'ensuit nécessairement, pour le rétablissement de l'équilibre, que le taux de l'intérêt monte et que ce dernier état de choses a duré autant qu'il fallait pour l'accumulation d'un excédent de capital à prêter et pour l'abaissement du crédit et le commerce diminue. Quand se présentent des taux d'intérêt, après un temps d'arrêt plus ou moins long pendant lequel la confiance renaît graduellement, commence un autre cycle comme celui que j'ai décrit.

Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle. Si je considère l'opinion qu'a émise le ministre des Finances au sujet des cycles économiques, je ne puis comprendre comment il a pris sur lui, l'année dernière, lorsque ces emprunts arrivèrent à maturité et qu'il devint nécessaire d'emprunter de l'argent pour défrayer les dépenses du pays imputables sur le compte du capital, de contracter des emprunts à longues échéances et à des taux d'intérêts très élevés. Je suis d'accord avec lui, lorsqu'il affirme que, du moment qu'une crise

monétaire se produit, et que les banques et les autres institutions financières cessent d'accorder du crédit au commerce et au public en général, l'on se trouve à accumuler immédiatement un surplus de fonds, ce qui a pour effet immédiat de faire diminuer les taux d'intérêt sur les placements de premier ordre. Je me rappelle très bien du temps, où, dans ma ligne d'affaire, nous prêtions de l'argent sur hypothèque à 4½ p. 100, quand nous prêtons actuellement à 6 p. 100. Mais je ne puis partager les vues du ministre des Finances, lorsqu'il est allé contracter tous ces emprunts, qui s'élèvent au chiffre de $12,000,000 à $60,000,000, et remboursables en 1960. A mon sens, il se serait montré excellent financier, s'il avait renouvelé du moins une partie de ces emprunts, pour une période bien plus courte.

J'ai remarqué, entre autres choses, qu'il a renouvelé l'emprunt de £1,700,000, jusqu'au mois de novembre prochain, et, bien que l'argent pourrait bien être aussi rare à cette époque, je ne serais pas du tout surpris que ce fût le contraire qui se produisît, c'est-à-dire pour le genre d'emprunts que nous contractons, et en fournissant des garanties de premier ordre; car je suppose que le Canada doit toujours être considéré comme un débiteur en état de faire honneur à ses affaires. A mon avis, le ministre des Finances n'a pas fait preuve de l'excellent jugement qu'il a coutume de montrer, en négociant autant d'emprunts à longue échéance, et pour des sommes aussi considérables, car il ne faut pas perdre de vue qu'en tenant compte de l'emprunt de £1,700,000, nous avons emprunté une somme totale de $68,500,000, l'année dernière.

L'honorable député de Perth-Nord (M. Steele), a affirmé hier que le ministre des finances a encaissé des surplus qui se chiffrent à $93,000,000, au cours des deux dernières années, mais je serais curieux de savoir quellle explication un député pourrait bien donner à ses électeurs afin de leur faire comprendre comment il se fait qu'un gouvernement qui se vante d'avoir eu $93,000,000 de surplus, a dû emprunter $68,000,000, même en leur expliquant qu'une partie de ces sommes a été affectée à racheter des emprunts arrivés à maturité, si l'on tient compte que, dès le mois d'avril de l'année dernière, et même trois mois plus tôt, tout faisait prévoir qu'une crise monétaire allait se produire, et que nos revenus allaient diminuer, car les manufacturiers et les maisons de gros avaient diminué leurs commandes pour les matières premières. Je ne puis comprendre comment il se fait qu'un homme possédant l'habileté financière et le sens des affaires, que je sais être l'apanage du ministre des Finances, ait pu permettre que les dépenses imputables sur le fonds consolidé fussent augmentées de $14,500,000.

Il est possible qu'on ne tienne jamais compte au ministre des Finances de toute la résistance qu'il a dû opposer aux demandes de ses collègues dans le cabinet et de ses partisans en général, touchant les dépenses les plus exorbitantes; mais il a le devoir, à titre de ministre des Finances, de protéger le trésor et de veiller au sage et judicieux emploi des deniers publics. Voyant qu'en 1912-1914, la dépense du fonds consolidé s'était accrue de $14,000,000, le ministre des Finances n'eût certes pas trop demandé à ses amis, en leur conseillant de mettre un frein à leur désir de dépenses inutiles, de manière à ne pas accroître la dépense du fonds consolidé en 1913-1914. Mais cette dépense, il l'a grossie de $14,500,000, en chiffres ronds. S'il eût évité de faire cette dépense, qui, probablement, est absolument inutile, il lui eût suffit de faire quelques petits emprunts, pour les besoins de l'année fiscale. Nous en convenons sans doute, s'il a emprunté $68,000,000, une forte partie de ces emprunts a été consacrée à l'achat d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique et au remboursement des emprunts à échéances. A coup sûr, nous n'allons pas contracter l'habitude de rembourser nos emprunts à échéance au moyen de nouveaux emprunts. Assurément, nous entendons payer nos dettes, sans avoir toujours recours aux emprunts. Le ministre des Finances savait qu'il fallait effectuer une dépense à compte du capital; il savait que les emprunts arrivaient à échéance et qu'il fallait acheter des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Il savait aussi que l'emprunt du Grand-Tronc-Pacifique avait été sanctionné et qu'il fallait y pourvoir. Et cependant, les dépenses imputables sur le fonds consolidé marchèrent leur train. Et une forte partie de cette dépense était inutile, tout comme le sera une notable partie des prévisions de dépense du prochain exercice. Un exemple ou deux.

Mais, d'abord, je dois dire que je ne m'oppose pas aux dépenses effectuées pour les édifices publics, là où il en est besoin. Mais il faut de la raison en tout, même dans la construction de ces bâtiments. A cet égard, les affaires de l'Etat peuvent s'assimiler à celles de toute maison de commerce; il conviendrait de se préparer pour le développement des affaires, mais ici on peut aller trop loin, tout comme en tout le

reste, en finance. Voici, entre autres, le bâtiment civil de Brantford. Le député de Brantford (M. Cockshutt) est un aimable et savant collègue. En 1913-1914, nous avons voté un crédit de $170,000, affecté au bâtiment civil de Brantford, et cette année, il figure au budget un crédit de $200,000 dont $75,000 sont un renouvellement de crédit. Voilà presque $300,000 destinés à l'édifice civil de Brantford. Or, Brantford est une belle ville, en voie de prospérité; mais, à mon avis, il est du dernier absurde de consacrer $300,000 à un édifice affecté à la perception du revenu dans cette ville. En outre, il y a une nouvelle salle d'exercice pour Brantford. Il en existe déjà une dans cette ville qui aurait fort bien pu se passer de cette nouvelle salle et se contenter de l'ancienne, au moment où le pays est aux prises avec la gêne monétaire. Vient ensuite un crédit de $20,000 destiné à un édifice public au village de Burford. Personne, assurément, ne mérite cet faveur à plus juste titre que le député de Brant (M. Fisher), qui est un fort brave homme. Mais Burford est un village et il possède déjà une salle d'exercice. Allez-vous donc couvrir le pays de ces bâtiments, et cela uniquement parce que les localités que l'on veut doter de ces bâtiments confient leur mandat à des députés ministériels, et cela sans tenir compte des recettes versées au trésor par ces localités?

M. COCKSHUTT: L'honorable député voudrait-il bien me dire combien a coûté le bureau de poste de Woodstock, construit à la demande de feu James Sutherland?

M. NESBITT: $37,000. Voilà le genre de bâtiments civils qu'il faudrait invariablement construire, en tenant compte du chiffre de la population et du revenu.

M. COCKSHUTT: Et combien la salle d'exercice a-t-elle coûté?

M. NESBITT: Cinq mille dollars. L'autre soir, il est venu en discussion un crédit de $120,000 destiné à la construction d'un édifice public à Amherst, en Nouvelle-Ecosse, ville de l'importance de Woodstok, à peu près. Elle a pour représentant ici un excellent député ministériel, un charmant homme; mais cela n'autorise pas le Gouvernement à dépenser $120,000 pour une salle d'exercice, alors que $50,000 suffiraient. Disons que la salle d'armes de Woodstock suffira pour cette ville, quand elle comptera une population de 25,000 âmes, si jamais elle atteint ce chiffre. Rien n'autorise, rien ne saurait excuser pareille dépense. Voici un autre crédit affecté à une salle d'exercice à Port-Arthur; il a été inscrit au budget $99,000, l'an dernier, et nous voterons, cette année, un crédit de $100,000. En toute déférence pour mon excellent collègue de Port-Arthur (M. Carrick), je pose la question au Gouvernement, surtout au ministre des Finances: affecter $199,000 à une salle d'exercice à Port-Arthur, n'est-il pas du dernier absurde? C'est le seul mot qui convienne ici. Le public canadien ne saurait tolérer pareilles prodigalités, d'aussi folles dépenses, de la part de tout gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur. Il faut de la raison en tout; ici, il n'y en a point. C'est ainsi qu'on dépense notre argent, et voilà pourquoi le ministre des Finances a dû faire des emprunts, cette année, pour joindre les deux bouts, et cela en présence d'un excédent de $36,000,000 en sus de la dépense imputable sur le fonds du revenu consolidé, excédent ridicule, et en présence d'excédents de $93,000,000 pour deux exercices. Que le ministre des Finances se range, oui ou non, à mon avis, le public, j'en suis sûr, sera de mon avis; et si le ministre doit être le cerbère du trésor, il a le devoir de brider ses collègues et les ministériels et de les surveiller plus étroitement qu'il ne l'a fait depuis deux ans. S'il ne le fait pas, le flot des dépenses ira toujours montant; ce sera une orgie de dépenses, comme nous l'avons vu l'an dernier, quand la Chambre a voté le budget. Il était impossible de prêter l'oreille à la discussion des crédits sans convenir que c'était une véritable démence.

J'ai un mot à dire au sujet de notre système d'immigration. Je me suis convaincu que, si excellente que soit notre loi sur l'immigration, tant qu'elle est légitimement appliquée, elle est toutefois défectueuse à certains égards. Nous recrutons au dehors les malheureux immigrants pour les déverser au port d'entrée, et personne ne s'en occupe plus. Il ne sait que faire; il ne sait où aller. A mon avis, le gouvernement fédéral devrait faire quelque arrangement avec les gouvernement provinciaux—je ne saurais en préciser la nature, comme je ne fais qu'ébaucher l'idée—puis, le gouvernement provincial se chargerait de l'immigrant et veillerait à ce qu'on lui trouve quelque occupation; et autant que faire se peut, le gouvernement fédéral devrait limiter ses soins aux immigrants qui sont en mesure de se livrer aux travaux agricoles.

Il est absurde d'amener au pays des gens qui ne connaissent absolument rien de la culture; les villes n'en veulent pas, parce qu'elles seraient exposées à voir se dresser

devant elles le problème de l'assistance publique, si ces immigrants étaient sans travail, au cours d'un long et vigoureux hiver. Ces immigrants n'auraient pas trop de toute leur vie pour apprendre la culture; et au demeurant, nos cultivateurs ne veulent pas employer pareils ouvriers. Je sais, de science certaine, que pareils immigrants ne sont d'aucune utilité pour le cultivateur qui préfère payer un salaire mensuel de $25 à un homme habitué à la culture et qui n'a pas besoin d'instruction, plutôt que de payer un salaire mensuel de $5 à un autre individu, si fort et robuste qu'il soit. S'il est impossible d'empêcher le recrutement de pareils individus, je conseillerais aux autorités provinciales et au Gouvernement fédéral d'établir des fermes de quelque sorte où ces immigrants pourraient recevoir quelque instruction en matière d'agriculture, avant de s'engager à titre d'ouvriers agricoles chez les cultivateurs en différentes parties du pays.

M. BLAIN: L'honorable député ne sait-il pas que le Gouvernement a pour système de ne prêter son concours qu'aux domestiques et aux ouvriers agricoles?

M. NESBITT: Je l'ignore; c'est peut-être là le système général du Gouvernement, mais ce système reste sans application. Peu importe le système qu'on préconise; ce qui compte, c'est ce qu'on fait réellement.

M. BLAIN: Si je ne me trompe, l'honorable député condamne le Gouvernement et lui reproche d'amener au pays une classe médiocre d'immigrants.

M. NESBITT: Je ne condamne pas le Gouvernement; je lui suggère de perfectionner son système d'immigration, en prenant en quelque façon soin de ces immigrants après leur arrivee au pays. Je n'affirme nullement, cela va sans dire, que le Gouvernement amène, de propos délibéré, pareils immigrants au pays; seulement, il prend soin d'un grand nombre de ces immigrants, après leur arrivée au Canada. Au demeurant, je n'en fais pas un crime au Gouvernement.

J'aborde la question du tarif. Les ministériels nous ont dit que nous, libéraux, n'avons nullement modifié la Politique nationale de sir John A. Macdonald et que nous en avons fait la rigoureuse application. Je ferai observer que l'admission du maïs, de la ficelle d'engerbage et du fil métallique en franchise a valu aux cultivateurs une économie de plusieurs millions de dollars. Comme il s'importe au pays de grandes quantités de ces articles, l'économie que le tarif permet ainsi de réaliser prend d'énormes proportions. Quand bien même l'ancien gouvernement n'aurait que cela à son actif, il aurait bien mérité de la patrie. Mais comme on l'a souvent observé au cours de ce débat, le gouvernement libéral a en outre établi le régime de préférence commerciale en faveur de la Grande-Bretagne. Sans doute les manufacturiers de la Grande-Bretagne ne bénéficient pas de ce régime privilégié dans la mesure qu'ils le feraient, s'ils envoyaient au pays des agents avec mission de se renseigner sur ce que cette préférence leur permet de faire. Je suis bien aise de constater, toutefois, que depuis quelques années, ils ont envoyé des agents au Canada, et comme résultat nous avons acheté plus de produits des industries de la Grande-Bretagne.

Mon honorable ami le ministre des Finances a dit que d'une façon générale il n'était pas bon que le tarif d'un pays soit établi de manière à cadrer avec les dispositions spéciales de celui d'une autre nation. En se plaçant au point de vue général, c'est peut-être vrai, mais permettez-moi de faire remarquer à la Chambre que vous ne pouvez pas modifier beaucoup la nature au moyen du tarif. Je veux dire qu'il est naturel pour nous de commercer avec les Etats-Unis. Même avec le tarif, nos affaires avec les Etats-Unis ont augmenté constamment pendant un certain nombre d'années. Nos amis de la droite nous disent qu'après notre arrivée au pouvoir nous avons maintenu le tarif protecteur contre les Etats-Unis. Il était aussi naturel pour nous de le faire que de respirer, pour la simple raison que les Etats-Unis avaient un tarif très élevé contre nous et en raison de nos rapports fréquents avec eux, nous ne pouvions pas abaisser notre tarif pendant que les Etats-Unis maintenaient le leur. Mais depuis lors, les choses ont changé. Le gouvernement des Etats-Unis a cru bon d'abaisser le tarif pour nos produits. Quoique nous fassions, nous suivons naturellement la conduite adoptée par les Etats-Unis. C'est très bien pour nos amis de dire que nous ne devrions faire aucun échange avec les Yankees, mais en réalité nous copions les Yankees même dans leurs danses et dans les vêtements de dames —et autant que j'ai pu en juger, ce n'est pas après tout un si mauvais peuple à copier. La tendance des Etats-Unis est d'abaisser les tarifs; récemment cette tendance était si marquée que le Gouvernement a été forcé

par le peuple à réduire les tarifs. Nous sommes obligés de tenir compte de l'augmentation du revenu, car que ce soit bien ou mal de se procurer un revenu en imposant des droits de douane. c'est le système économique adopté par nous depuis de nombreuses années; c'est la politique que nous continuerons sans doute à suivre et, pour ma part, c'est celle que je continuerai à prôner.

Mais d'autre part, en tenant compte du revenu du pays que nous devons accroître et de tous les intérêts qui peuvent être atteints, nous devrions adopter un tarif aussi bas que possible; nous devrions en faire autant que nous le pourrions un tarif de revenu. J'approuve bien le ministre des Finances quand il dit que nous devrions avoir de la considération pour les industries naissantes et les aider à leur début. Il dit que nous devrions adopter ce système sur une plus vaste échelle sans nuire aux autres industries. Mais il y a chez nous des industries qui ont été aidées par le tarif depuis des années et qui sont aujourd'hui en état de soutenir la concurrence avec le reste du monde; c'est sur les produits de ces industries que les tarifs devraient être quelque peu réduits. L'industrie qui débute chez nous rencontre de grandes difficultés. D'abord notre pays a trois mille milles d'étendue avec une population de huit millions d'habitants seulement. Nous n'avons donc pas une grande densité de population et il en résulte qu'il faut beaucoup de temps et d'argent pour établir une industrie d'un bout à l'autre du pays et la mettre en état de donner des bénéfices; aussi je crois que nous devrions en tenir compte lorsque nous établissons un tarif. Je reconnais qu'il est difficile d'en adopter un qui convienne à toutes les régions d'un pays aussi vaste. Puis nos intérêts personnels se heurtent. Je regrette les sentiments qui naissent quelquefois chez nous, les idées de classes qui sont défendues même ici par les membres du Parlement. Il y a aussi des opinions régionales qui ne devraient pas se produire chez nous. Les intérêts de tous sont les mêmes. Mais je regrette surtout ces démarcations de classes que les journaux ont une tendance à établir. Les idées de classes sont pour moi plus détestables que les opinions de parti bien que ces dernières, quand elles sont aveugles, fassent du tort plutôt que du bien. Les idées et les discussions de classes dans les journaux sont, pour parler sévèrement, une grande malédiction pour un pays et ne devraient pas être encouragées ici par des députés ou par les journaux du pays. Après tout il n'y a pas de différences d'intérêts entre les cultivateurs et les manufacturiers du pays ou les intermédiaires.

Celui qu'on appelle un intermédiaire est critiqué beaucoup plus qu'il ne le mérite. Nous devons avoir le marchand au détail comme nous avons l'homme de profession libérale. Cela ne conviendrait pas que nous fussions tous cultivateurs. Un grand nombre d'entre nous mourraient de faim s'ils ne se livraient à l'agriculture et il faudrait que d'autres étudiassent pendant le restant de leur vie pour apprendre à devenir de bons cultivateurs, même s'ils étudiaient très sérieusement. Il y a chez nous une quantité de gens qui ont d'autres occupations aussi légitimes quoique à mon avis moins agréables que celle de l'agriculture; mais ils ont autant le droit de vivre que l'agriculteur et c'est pourquoi je blâme ces discussions de classes qui s'élèvent ici et dont nous n'avons absolument pas besoin. Autant que je puis m'en rendre compte il n'y a pas de différence entre les cultivateurs à l'ouest ou à l'est de Port-Arthur, en ce qui touche au tarif. Les cultivateurs d'Ontario sont bien d'accord avec ceux de l'Ouest. J'estime que le Gouvernement, en établissant le tarif, devrait s'efforcer de satisfaire autant que possible la plus grande partie du public et en même temps tenir compte des intérêts de toutes les classes et de tous les commerces déjà établis.

Je voudrais parler quelque peu des changements qui ont été introduits dans le tarif actuel. Prenons les droits sur l'acier. Je suppose qu'ils ont été modifiés à la demande des aciéries du Canada. Nous devons ne pas oublier que si nous sommes désireux d'aider les industries, nous ne pouvons pas le faire aux dépens du pays tout entier. Dans ces dernières années nous avons payé environ $16,000,000 aux industries de l'acier. Cette somme aurait dû être suffisante pour permettre à cette industrie de s'installer et de donner des bénéfices si elle est naturelle au pays. Voyons par exemple la Dominion Steel Corporation. Je ne suis absolument pas opposé aux corporations. Je n'ai pas de sympathie pour ces ennemis aveugles des corporations, parce que les industries du pays se sont largement développées par le moyen de corporations. Peu de gens ont assez de capitaux pour entreprendre eux-mêmes une industrie et ils forment alors une corporation pour se procurer l'argent de différents actionnaires auxquels ils vendent des parts, et c'est ainsi qu'ils peuvent établir une corporation solide. Je suis absolument opposé à la surcapitalisation des sociétés et

je voudrais qu'on adoptât quelque moyen pour obliger les compagnies à soumettre leurs propositions à quelque autorité qui se rendrait compte de l'emploi du capital. Quiconque a suivi les industries du pays sait que la Dominion Steel Corporation formait à un moment deux compagnies séparées, la Dominion Steel Co. et la Dominion Coal Co. Nous savons que les deux compagnies ont émis un montant énorme de capital. Je ne leur reproche rien, je leur souhaite grand succès et je n'aurais aucune critique à présenter maintenant si elles ne venaient pas s'adresser au Gouvernement pour demander des faveurs.

Je ne suis pas actionnaire de ces compagnies, par conséquent je n'ai pas à m'occuper de savoir comment elles ont été autorisées ou ce qu'elles ont fait, mais quand elles s'adressent au Parlement et demandent des faveurs, cela regarde tout le monde qui veut se renseigner et nous avons au moins le droit de critiquer. Après le merger des deux compagnies, avec un capital énorme, nous avons continué à leur payer des primes pendant quelques années et elles ont donné un dividende sur leur capital ordinaire. Mais si la compagnie avait été bien administrée, en tenant compte de la situation des actionnaires, je dis qu'on n'aurait pas dû payer de dividende sur le capital ordinaire avant d'avoir accumulé une réserve suffisante pour permettre ce paiement. Si on avait adopté cette conduite, aucune critique n'aurait été soulevée ce printemps, quand la compagnie n'a pas payé de dividende sur le capital ordinaire. Mais la compagnie n'avait pas le droit de le faire auparavant, parce qu'elle a dû utiliser jusqu'à un certain point les primes pour payer des dividendes au lieu de s'en servir pour améliorer son exploitation et se mettre en état de faire la concurrence avec le reste du monde.

Voyons aussi ce qu'a fait la Steel Company of Canada, qui est une fusion de plusieurs compagnies fabricantes de fils et d'écrous de hauts fourneaux et d'autres entreprises semblables du pays. Elle a aussi débuté avec une énorme capitalisation. Je n'irai pas jusqu'au point de dire que le capital est trop élevé pour ses besoins futurs, mais la capitalisation était vraiment trop forte pour l'actif réel possédé par les compagnies à l'époque de la fusion. Permettez que je lise son bilan annuel qui a été publié dans les journaux et qui est encore frais dans nos souvenirs. Les résultats n'ont pas été trop mauvais sans l'aide du tarif.

[M. Nesbitt.]

Le bilan de la Steel Company of Canada pour 1913 indique un bénéfice net, après une dépense de $516,084, pour réparations, entretien et améliorations, de $1,640,011, ce qui donne une augmentation d'environ $93,000 sur les profits nets de $1,547,039, à la fin de 1912.

De sorte que la compagnie ne pouvait pas venir se plaindre au Gouvernement. Suivant moi, elle s'en tirait assez bien. Le compte rendu dit encore:

Sur ce montant $480,000 ont été employés au service des intérêts sur les obligations; $454,741 pour des dividendes payés sur le capital de préférence; $137,000 ont été portés au crédit du fonds de dépréciation, de renouvellement et d'amélioration de l'outillage, $56,738 ont été portés en diminution sur le compte outillage et $511,621 ont été portés au crédit du compte de pro-

Le rapport constate que depuis le 31 décembre les directeurs ont placé pour $850,000 des obligations de la compagnie, garanties par une première hypothèque et que le capital d'exploitation en a été augmenté d'autant.

Je ne vois pas ce qu'ils feront de cet argent s'ils ne l'emploient pas en améliorations. A mon avis, il ne ressort pas de ce rapport que cette compagnie ait besoin d'aide.

Passons maintenant à quelques autres articles. Je me demande pourquoi le ministre a imposé un droit sur la soude caustique. Les membres de l'opposition se servent de savon et par conséquent le prix de la soude caustique les intéresse. Il n'y a qu'une seule fabrique de soude caustique dans le pays et elle est dans la circonscription électorale de l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox). Je n'ai rien à reprocher aux propriétaires de cette fabrique. J'espère qu'ils augmenteront leur production et réaliseront des bénéfices, mais je crois qu'on ne devrait pas leur accorder un droit protecteur, au détriment des fabricants de savon et de tous ceux qui se servent de cet article. Malheureusement, ou plutôt heureusement, il y a beaucoup de monde au Canada, sans compter les députés libéraux, qui se servent de savon.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. NESBITT: Je considère qu'on a eu tort d'imposer la soude caustique. Je passe maintenant à l'article 546:

Toile de jute non colorée, seulement rasée, blanchie, pressée ou calandrée.

Sur cet article, le tarif de faveur pour l'Angleterre est de 7½ p. 100. Le tarif intermédiaire et le tarif général imposent un droit de 10 p. 100. Pourquoi impose-t-on la toile de jute? Nous n'en fabriquons pas au Canada. Cette toile sert à la fabrica-

tion des sacs de toutes sortes, sacs pour la farine, sacs pour le ciment, sacs pour le grain—il est inutile de tous les énumérer, mais je répète que cette toile est employée pour presque tous les sacs qui se fabriquent dans ce pays et je me demande pourquoi on la frappe d'un droit. Cet article du tarif me paraît absurde. Si nous expédions jamais du grain par le canal de Panama, nous devrons l'expédier en sacs et non en grenier. On a calculé que ce droit sur la toile de jute augmente de dix dollars le coût d'un plein wagon d'avoine en sacs. J'espère que le ministre fera disparaître ce droit, ainsi que celui qui frappe la soude caustique, car ce dernier ne favorise qu'un seul industriel aux dépens de la masse des consommateurs.

Quant aux droits sur l'acier, il est possible que cette industrie n'aurait pas pu subsister sans un droit protecteur de $3 sur les tiges métalliques, mais on aurait pu s'y prendre autrement. Je n'ai aucun doute que ces industriels auraient pu réduire le chiffre de leur capital et qu'avec un peu d'efforts ils auraient trouvé un moyen de supporter la concurrence des compagnies rivales. Pourquoi la "Dominion Steel Company" ne pourrait-elle pas supporter la concurrence? Elle prend son minerai presque à la porte de ses usines. Elle le fait venir de Terre-Neuve, par eau, ce qui est en réalité à sa porte. La houille est aussi sur les lieux. Je suis certain que, sous le rapport de la proximité de la houille, il n'y a pas une compagnie au monde plus avantageusement située. Elle se procure le minerai à plus bas prix que toutes les usines des Etats-Unis Les aciéries de Cleveland et de Pittsburg font venir le minerai des rives du lac Supérieur. Ce minerai est expédié sur des navires; celui à destination de Cleveland arrive directement aux usines, mais celui qui est à destination de Pittsburg doit subir un transbordement. Dans l'un et l'autre cas, la distance est beaucoup plus considérable qu'entre Terre-Neuve et Sydney. Je considère qu'une entreprise de cette importance ne devrait pas implorer l'aide du Gouvernement pendant plusieurs années, cette industrie a reçu une forte protection et elle devrait maintenant être en état de supporter la concurrence des établissements rivaux.

Ceci amène à parler des instruments aratoires. Le ministre a abaissé de 5 p. 100 le droit sur les faucheuses et les lieuses; cela veut dire 5 p. 100 sur l'estimation d'une lieuse ou d'une faucheuse, en douane. Dans le cas d'une lieuse cela équivaut à une réduction d'environ 3 p. 100 sur le prix de vente et d'environ 7 p. 100 sur les matériaux et la main-d'œuvre.

Tous ceux qui sont au courant des affaires savent qu'un fabricant n'élève pas ou n'abaisse pas ses prix de détail parce que les matériaux dont il se sert ont subi une hausse ou une baisse de 5 p. 100. Ce serait trop de travail que de modifier sa liste de prix. Le ministre aurait pu facilement se faire un peu plus violence et abaisser le droit sur ces machines d'au moins 7½ p. 100 et je ne vois pas pourquoi il n'a pas abaissé les droits sur une foule d'autres instruments aratoires comme les bineuses, les charrues, les râteaux à cheval, les semoirs mécaniques et les étendeurs d'engrais, car il aurait pu le faire facilement, sans nuire à cette industrie. Les semoirs doubles pour maïs—je ne parle par des bineuses doubles pour maïs—ne sont pas fabriquées au Canada.

M. COCKSHUTT: Je crois qu'il s'en fabrique au Canada.

M. NESBITT: C'est possible, mais ce n'est que depuis récemment.

J'ai été très surpris d'entendre le solliciteur général (M. Meighen) d'abord, et ensuite l'honorable député de Perth-sud (M. Steele) rapporter ce que j'ai dit à une assemblée à Woodstock. Je ne m'attendais pas à autant de notoriété et je pensais bien que l'écho de mes paroles n'avait pas dépassé Woodstock. Mes deux honorables collègues prétendent que j'ai déclaré à cette assemblée que par le traité de réciprocité nous avions abaissé de 2½ p. 100 le droit sur les chariots et de 5 p. 100 sur certains autres articles; que j'étais convaincu que la "Bain Wagon Company" pouvait supporter la concurrence étrangère, malgré cette réduction de 2½ p. 100; que je ne croyais pas que le gouvernement opérât de nouvelles réductions et que j'étais convaincu que les cultivateurs seraient satisfaits. Je répète exactement la même chose cet après-midi. Si aujourd'hui même nous abolissions tous les droits sur toutes les machines agricoles, ce ne serait qu'une bagatelle comparée aux avantages que les cultivateurs auraient retiré de la réciprocité. Si le pacte avec les Etats-Unis avait été ratifié, nous n'entendrions pas l'Ouest réclamer l'abolition des droits sur les machines agricoles. Les cultivateurs de ces provinces n'auraient pas eu d'objections à payer plus cher pour leurs instruments, s'ils avaient eu un marché pour l'écoulement de leurs produits et de l'argent pour acheter

des machines. Sous le régime de la réciprocité, personne n'aurait réclamé l'abolition des droits sur les instruments aratoires. Je n'ai aucun doute que les cultivateurs de l'Ontario et de l'Ouest auraient été entièrement satisfaits des arrangements conclus entre les deux gouvernements. A l'époque où cette entente était soumise aux électeurs, j'ai dit publiquement et privément à mes confrères industriels qu'ils étaient les gens les plus bornés du pays. Ils soulevaient les passions populaires en s'opposant de toutes leurs forces aux avantages que la réciprocité devait apporter à la classe agricole. Le pacte ne concernait aucunement les industriels. Je leur ai dit alors et je leur répète aujourd'hui qu'ils ont commis une grande erreur en s'opposant à la réciporcité et ils s'en apercevront tôt ou tard.

Je parle en ce moment autant du point de vue du fabricant que du point de vue du cultivateur. Dans la limite de mes moyens, je suis aussi intéressé dans l'industrie que qui que ce soit dans cette Chambre. Par la réciprocité, nous diminuions de 2½ p. 100 les droits sur certains instruments, mais nous les abaissions de 5 p. 100 sur une longue liste d'articles et c'était plus que ce qu'a fait l'honorable ministre des Finances. De plus, nous donnions aux cultivateurs l'avantage d'expédier leurs produits dans le monde entier et, autant que je puis me rendre compte de la situation, c'est ce qu'ils demandent et c'est ce qu'ils finiront par obtenir.

M. A. DeWITT FOSTER: Pourquoi une réduction de 2½ p. 100 sur deux catégories d'instruments, et de 5 p. 100 sur les autres?

M. NESBITT: Parce que les autres étaient plus protégés; c'est aussi pour cette raison que certains autres instruments pourraient supporter une plus forte réduction que celle que l'on vient de faire, car ils jouissent d'une protection plus élevée et ceux qui les fabriquent ont tellement augmenté leur production depuis quelque temps qu'ils peuvent maintenant lutter avantageusement avec les industriels américains. Un homme n'achète pas nécessairement un outil parce que celui-ci est à bon marché. Les cultivateurs usent de discernement dans leurs achats, tout comme celui qui s'achète un habit. Si j'avais besoin d'une charrue, j'achèterais peut-être une charrue Cockshutt, même s'il me fallait payer $5 de plus. Je ne sais pas si je n'achèterais pas une lieuse Massey-Harris—je crois que c'est ce que je ferais. L'abolition ou la diminution des droits n'impliquent pas nécessairement que le fabricant d'instruments aratoires ne pourra pas lutter contre les compagnies rivales ni trouver un marché pour ses produits aux Etats-Unis. J'ai des intérêts dans une fabrique d'outils qu'on pourrait assimiler à des instruments aratoires, et nous en avons vendu aux Etats-Unis, en dépit d'un droit très élevé. A moins que l'on ne me démontre le contraire, je resterai convaincu que, sans nuire à cette industrie, nous pourrions abolir les droits sur certaines classes d'instruments aratoires, pour le plus grand avantage de la classe agricole.

Je n'ai rien à redire contre la compagnie Massey-Harris; je n'ai pas à me plaindre de ces industriels; je suis même fier de voir des Canadiens aussi entreprenants et aussi actifs. Je regretterais tout ce qui pourrait nuire à cette compagnie, mais je persiste à croire qu'elle peut supporter la concurrence de toutes les compagnies rivales, sans que le Gouvernement lui accorde de faveurs.

Elle soutient la concurrence en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Russie, en France et même, jusqu'à un certain point, en Allemagne. Je m'efforce de travailler dans l'intérêt de tout le pays, sans ignorer les besoins du simple particulier ni ceux d'aucune industrie, et je ne vois pas de raison qui empêche cette compagnie de soutenir, au Canada, la concurrence que pourrait lui faire une compagnie rivale, puisqu'elle est en mesure d'entrer en lice contre cette compagnie sur les marchés de l'univers. On dit que le tarif de transport des marchandises de Chicago à Winnipeg ou à Calgary est au désavantage de l'industriel canadien, mais je n'aurai de certitude sur ce point que lorsque j'aurai ce tarif sous les yeux. Nous devons, toutefois, nous rappeler que les compagnies intéressées obtiennent une remise pour le fer et l'acier qu'elles produisent et qu'elles ont cet avantage sur toutes les autres industries canadiennes.

Qu'on me permette de discuter la question du blé en franchise. Je dois avouer que je n'ai jamais été de ma vie plus étonné que je ne le fus en entendant le ministre des Finances annoncer, dans son exposé budgétaire, que le Gouvernement n'accorderait pas cette franchise du blé aux cultivateurs de l'Ouest. Je suis encore à me demander pour quel motif on refuse cet avantage à la population agricole de cette partie du pays. J'avoue qu'on peut invoquer des raisons contre cette politique, mais, en ce qui concerne le cultivateur, on doit reconnaître que cette franchise lui serait avantageuse. S'il réclame cette fran-

chise, je ne vois pas pourquoi on ne la lui accorderait pas. Ce que je connais des cultivateurs d'Ontario me porte à dire qu'ils consentent parfaitement à ce qu'on se rende aux demandes des cutlivateurs de l'Ouest.

M. BEST: L'honorable député ne connaît pas parfaitement les cultivateurs d'Ontario.

M. NESBITT: Je crois les connaître mieux que l'honorable député ne les connaît lui-même et j'estime les connaître aussi bien qu'aucun habitant de ce pays peut se flatter de les connaître; aussi, me plaçant exclusivement au point de vue de l'intérêt du cultivateur et obéissant à l'impulsion que je ressens moi-même, je consens volontiers à ce qu'on accorde la franchise du blé aux cultivateurs de l'Ouest, et je puis faire observer, en passant, que je cultive moi-même le blé. En vérité, les cultivateurs d'Ontario ont le droit de se montrer égoïstes, car peu leur importe de vendre ou non le blé qu'ils récoltent. Si mon honorable ami (M. Best) habitait une partie du pays qui compte exclusivement sur la vente de sa récolte de blé, il parlerait peut-être sur un ton bien différent de celui qu'il prend. Je l'invite à être mon hôte, durant une semaine, et alors je le promènerai et je lui fournirai gratuitement le manger et le coucher. Je lui montrerai les endroits où les cultivateurs n'ont pas besoin de récolter le blé destiné au marché et je lui prouverai que ces gens font autant d'argent qu'en peuvent retirer de leur industrie les cultivateurs de la partie du pays qu'il habite. Les cultivateurs de ma région récoltent le blé plutôt pour en obtenir la paille que pour mettre ce grain sur le marché.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. NESBITT: C'est renversant, n'est-ce pas?

Un DEPUTE: En effet.

M. BEST: Le pays connaîtra maintenant la classe de cultivateurs qui s'est établie dans cette partie du pays.

M. NESBITT: Oui, nous avons besoin de la paille comme litière. On ne trouve pas un seul cultivateur—je parle de celui qui s'est établi dans cette région—qui cultive le blé, dans le dessein de retirer un bénéfice de la vente de sa récolte; pas un seul d'entre ces cultivateurs ne vendrait du blé à un prix représentant moins de 80 cents le boisseau et quelques-uns d'entre eux refuseraient de vendre 90 cents le boisseau le blé qu'ils ont récolté. Ils engraissent leurs terres à blé et ils ne retireraient pas le moindre bénéfice, s'ils vendaient le blé qu'ils récoltent à un prix ne représentant pas 80 cents le boisseau. Si mon honorable ami (M. Best) s'occupe assez de culture pour tenir compte de ce que lui coûte l'élevage du porc et ce que lui coûte la culture du blé, il doit avouer que s'il ne réussit pas à vendre son porc à un prix ne représentant pas 5 cents la livre et que si son blé obtient un prix inférieur à 80 cents le boisseau, il fait mieux de nourir de ce blé les porcs qu'il élève.

M. BEST: J'ai fait un bénéfice en vendant le porc $5 le 100 livres.

M. NESBITT: Cela est impossible, l'honorable député se ruinerait, s'il vendait le porc au prix qu'il vient d'indiquer.

M. A. K. MACLEAN: Il n'est pas cultivateur.

M. NESBITT: C'est bien là ce que je crois. Qu'on me permette d'indiquer une autre raison qui devrait engager le Gouvernement à accorder la franchise du blé. Le cultivateur de l'Ouest nous dit que les marchés des Etats-Unis sont ouverts à son blé, mais quelques membres de la droite ont répondu: A quoi sert-il de tenter d'assurer un débouché pour notre blé dans un pays qui exporte lui-même le blé? Cela semble raisonnable, mais, par contre, j'ai entendu l'honorable représentant de Brandon (M. Aikins) affirmer, l'autre soir, que le boisseau de blé se vendait 3 ou 4 cents plus cher à Minneapolis qu'à Winnipeg. L'honorable député a lu des lettres pour établir que le blé étiqueté n° 1 à Minneapolis n'était étiqueté que n° 2 ou que n° 3 à Winnipeg, ce qui indiquait un écart de 3 à 5 cents par boisseau entre le n° 1 et le n° 3. L'un des meilleurs cultivateurs du Canada et l'un des plus grands agriculteurs de l'Alberta m'a permis d'affirmer qu'il avait lui-même adressé un échantillon de blé à Minneapolis et un autre exactement semblable à Winnipeg et que l'échantillon envoyé à Minneapolis a été marqué n° 1, tandis que celui envoyé à Winnipeg était coté n° 3. Etant données ces circonstances, pourquoi ne pas laisser au cultivateur la liberté de profiter du marché le plus avantageux?

M. BLAIN: L'honorable député a-t-il pris note des chiffres fournis à la Chambre, hier soir, au sujet des prix du blé au marché des Etats-Unis et à celui du Canada,

tels que cités dans l'édition publiée, hier, par le "Globe", de Toronto et dans le numéro d'hier du "Mail and Empire" ?

M. NESBITT: Cela se rapporte au prix de la Bourse pour le mois de juillet; je ne joue pas à la Bourse.

M. BLAIN: A Minneapolis, le prix du blé de mai a représenté 89½ cents; il a été de 99½ cents, à Winnipeg; à Minneapolis, le prix du blé de juillet a été 99¾ cents, alors qu' à Winnipeg il a représenté 92 cents.

M. NESBITT: La citation que l'honorable député nous fait ne prouve rien, pour la simple raison qu'elle n'a trait qu'à l'état de choses existant à cette saison de l'année. Dans Ontario, nous achetons une certaine quantité de blé de l'Ouest pour le mélanger avec notre blé moins dur, et nous devons payer le prix quel qu'il soit de ce grain. Après la course qui se produit, au cours de l'automne, le blé est détenu, en quantités considérables, non pas par le cultivateur qui l'a récolté, mais par l'acheteur qui doit naturellement chercher à retirer profit de son acquisition. En octobre, novembre et décembre où cette grande course sur le blé se produit, le temps est venu pour le cultivateur de tenir compte du prix, et cela n'est l'ouvrage ni de l'acheteur ni du propriétaire d'entrepôt, mais il est probable qu'à ce temps-là on a coté plus haut le prix du blé, à Winnipeg qu'à Minneapolis, parce que l'on commence alors à Minneapolis à recevoir le blé de la dernière récolte.

Il est un fait contre lequel j'aimerais prémunir les producteurs de l'Ouest et qu'ils feraient aussi bien d'envisager en face, parce qu'il est imminent que le Gouvernement veuille ou non qu'il se produise. S'il y a réciprocité, quant au blé, entre les Etats-Unis et le Canada, les minotiers d'Ontario achèteront le blé américain, celui même du Kansas, lorsqu'il sera mis sur le marché. Egalement les grands minotiers de l'ouest du Canada pourront acheter le blé des Etats-Unis, s'ils le désirent. Voilà ce dont les cultivateurs de l'Ouest doivent tenir compte. Ils doivent se rappeler que s'ils se mettent en état de garder leur grain jusqu'à ce que le marché soit plus avantageux—et c'est ce que nous faisons, dans l'Ontario—ils auront la concurrence, le blé des Etats-Unis arrivant aux minotiers d'Ontario qui le destinent aux succursales qu'ils exploitent dans l'Ouest. Le ministre des Finances dit que les minotiers combattent la franchise du blé. Ils doivent être fort surpris, en effet. Je sais que les meuniers d'Ontario modifient très sensiblement leur opinion sur ce sujet. En effet, les meuniers d'Ontario ont cessé d'exporter la farine; il leur est impossible de faire cette exportation, tout en soutenant la concurrence. L'Angleterre, nous le savons, achète le blé de tous les pays qui produisent et qui vendent cette denrée alimentaire. Autant que je me rappelle, l'Angleterre possède les cinq sixièmes du commerce de transport de l'univers. Elle doit traiter avec les gens qui commercent avec elle, et si un pays quelconque a du blé à vendre à l'étranger et si ce pays offre à l'Angleterre l'avantage d'écouler les produits qu'elle fabrique, l'Angleterre achète ce blé. Cependant, le minotier anglais est à ce point industrieux qu'il peut prendre ce blé, le laver et le mélanger de façon à produire une farine tout aussi bonne que l'est celle dont on a besoin, en Angleterre, ou tout aussi bonne que peut l'être celle que nous obtenons de notre blé de première qualité.

M. ALFRED THOMPSON: L'honorable député voudrait-il dire à la Chambre quelle est la catégorie des minotiers qui a modifié son opinion à l'endroit du commerce d'exportation?

M. NESBITT: Je pense que les meuniers d'Ontario modifient leur opinion.

M. THOMPSON: L'honorable député croit-il cela?

M. NESBITT: Je sais que c'est le cas qui se produit.

M. THOMPSON: Quels sont les minotiers à qui l'honorable député fait allusion?

M. NESBITT: L'honorable député ne veut pas m'obliger de donner les noms de tous ceux qui possèdent des minoteries—cela prendrait toute l'après-midi. La vérité, c'est que le petit minotier d'Ontario ne peut soutenir la concurrence sur le marché anglais. Il reconnaît cela. Voici une lettre qu'un ami m'a adressée:

M. A. K. MACLEAN: Cet ami est-il minotier?

M. NESBITT: Oui.

Je ne puis continuer mon commerce d'exportation, en vérité, j'ai cessé mes relations avec mes acheteurs de Glasgow. Nous n'avons pu soutenir la concurrence avec les minotiers d'Angleterre, dans le cas de la farine du Manitoba, et les acheteurs peuvent se procurer la farine du blé d'hiver d'Australie à bien meilleur marché qu'ils ne sauraient l'acheter dans Ontario. La farine australienne coûte, livrée à Glasgow, $4.20 le baril, alors que notre farine de blé d'Ontario se vendrait $4.62 le baril.

Ainsi que je l'ai dit, les minotiers d'Ontario achèteront, si je ne me trompe, le

blé des Etats-Unis. Aujourd'hui le blé du Manitoba, au port des Grands lacs, est coté à 96½ cents pour le blé n° 1 et à 94¼ cents pour le blé n° 2. Le minotier d'Ontario doit acquitter le coût du transport du blé des ports de la baie Georgienne à sa minoterie où il peut moudre ce grain pour l'expédier ensuite aux Provinces maritimes au même tarif de transport, plus deux cents par arrêt. Il moud ce blé en transit.

Ce que je tenais à signaler à mes concitoyens de l'Ouest, c'est précisément cette concurrence directe que leur fera le blé américain. S'ils tiennent encore, malgré cela, à l'abolition du droit sur le blé—et je crois bien qu'ils le feront—pourquoi n'accéderait-on pas à leur désir? Ils sont juges en la matière; ce ne sont pas des insensés; ils savent ce qu'ils veulent: pourquoi ne le leur accorderait-on pas—quel mal cela ferait-il au reste du pays?

Que l'on me permette d'expliquer que lorsque je parle des minoteries de l'Ontario, ce n'est pas d'établissements comme celui de la compagnie Maple Leaf, mais de minoteries de moindre importance. La compagnie Maple Leaf est peut-être en état de faire la concurrence en Angleterre; sa minoterie de Port-Colborne est une des premières du Canada: établie au bas des lacs, elle est admirablement située pour recevoir le blé et expédier la farine.

Quelqu'un disait l'autre jour que la farine que l'on expédie en Angleterre n'est pas d'aussi bonne qualité que celle que l'on garde au pays. Samedi soir, je rencontrais un boulanger qui prétend s'y connaître et qui m'a affirmé qu'en Angleterre la farine est aussi bonne qu'au Canada. Le consommateur anglais, me disait-il, exige une farine aussi bonne que la nôtre, quoique différente: il lui faut une farine moins sèche. Quoi qu'il en soit, les Anglais connaissent leurs propres besoins, et je suppose bien que leur pain vaut le nôtre.

Quant aux grandes minoteries de l'Ouest, on n'a pas encore réussi à me convaincre qu'elles ne sont pas en mesure de soutenir la concurrence. Je ne vois pas ce qui les en empêcherait. Etablis sur le champ même de la production, il leur est loisible d'acheter le blé à l'automne et de le garder en entrepôt. Les minotiers de l'Ontario n'ont malheureusement pas d'entrepôts où garder le blé d'une saison à l'autre. S'ils en avaient, le blé leur coûterait beaucoup moins cher, car ils sont obligés de l'acheter non pas des cultivateurs, mais de négociants qui, à certaines époques de l'année,—à celle-ci, par exemple,—en relèvent le prix soit à Winnipeg, soit aux ports des lacs. Les grandes minoteries de l'Ouest, celles de la compagnie Ogilvie et de la Lake of the Woods Company, possèdent entrepôts et élévateurs, et je ne vois rien qui les empêche de faire la concurrence. Ce qui les empêche, dit-on, c'est l'élévation des taux de transport maritime. Si tel est le cas, l'abolition ou le maintiten du droit sur le blé ne changera rien à la situation.

Je lis dans le "North Western Miller" que les minotiers américains se plaignent de ce que leurs exportations s'en vont diminuant et qu'ils ne sont pas capables de soutenir la concurrence des minotiers anglais et suisses. Comme il a déjà été question des bénéfices que réalisent ces grandes minoteries, je considère qu'il y a lieu de mettre les faits sous les yeux de la Chambre. Voici ce que l'on trouve en tête de bulletins récents:

Les bénéfices de la compagnie Ogilvie sont satisfaisants.—On constate une augmentation de $55,303 et un profit représentant 13.27 p. 100 des actions ordinaires—situation excellente—les biens accusent un excédent de $2,000,000 sur la valeur inscrite dans les livres—Clientèle réduite à $1.00.

Ainsi, les bénéfices ne représentent ni 30 ni 60 p. 100, comme je l'ai entendu dire, mais bien 13.27 p. 100 des actions ordinaires. Voici maintenant ce qu'il y a en tête du bulletin concernant la Lake of the Woods Milling Company:

Bonne année pour la Lake of the Woods—Recette représentant 30 p. 100 des actions privilégiées et 15.46 p. 100 des actions ordinaires—L'année la plus fructueuse depuis 1908-1909—Les bénéfices excèdent de 20 p. 100 ceux de l'an dernier—Après ample déduction, un surplus satisfaisant a été porté en compte.

La compagnie a réalisé des bénéfices satisfaisants, et je crois qu'elle sera vraisemblablement en mesure de faire la concurrence en Angleterre.

En expliquant pourquoi il n'accède pas au désir des cultivateurs de l'Ouest qui réclament l'abolition du droit sur le blé, le ministre des Finances nous a dit que l'on a en ce moment à construire deux lignes transcontinentales de chemins de fer et qu'il y en aura bientôt trois en exploitation. Cela seul devrait, selon moi, suffire à résoudre le problème des taux de transport. On ne me fera jamais croire que les Américains sont capables de transporter les blés vers le sud, d'abord, puis au bord de la mer à meilleur compte que nous qui l'expédions par voie directe. Il me semble que le meilleur moyen de régler cette troublante question de transport serait de laisser les gens de l'Ouest libres de conclure les arrangements qu'ils jugeraient les plus satisfaisants à l'égard des taux de transport. Je

crois que nos chemins de fer sont capables de soutenir la concurrence; je serais le dernier à appuyer une proposition tendant à les en rendre incapables.

Ceci m'amène à parler des dépenses relatives aux chemins de fer. Le Gouvernement a entrepris d'aider à la construction d'un transcontinental exclusivement destiné à dégager le trafic dans l'Ouest et à réduire les taux de transport. Je suis persuadé que si l'on avait construit ce chemin de fer selon qu'il avait été décidé en premier lieu, on pourrait aisément réduire les taux de transport en en tirant un certain profit de l'exploitation de la ligne. Qu'est-ce qu'une dépense additionnelle de quelques millions, quand on songe à l'abondance du trafic qui se recueillera dans l'Ouest? Prétendre que les cultivateurs de l'Ouest ne vendront pas leur blé plus cher si l'on met le marché américain à leur disposition, et affirmer en même temps que le blé s'acheminera vers le sud, c'est raisonner avec la dernière absurdité. Si les cultivateurs n'obtiennent pas de leur blé un prix plus rémunérateur aux Etats-Unis, ils continueront de l'expédier vers l'Est.

Au dire du ministre des Finances, ce débouché ne serait pas créé depuis un jour ou deux et déjà l'on verrait les cours de Minneapolis et de Winnipeg se contre-balancer; en cela je suis de son avis, mais je ne saurais admettre que le cours de Minneapolis ferait baisser, comme il le donne à entendre, celui de Winnipeg. Je crois que les cours se contre-balanceraient, mais que celui de Minneapolis aurait l'effet de relever sensiblement celui de Winnipeg; c'est ce qu'a fait constater l'expédition du bétail à Buffalo et à Toronto. Quiconque observe les fluctuations du marché sait que lorsque les Etats-Unis abolirent le droit sur les bestiaux, le prix de la viande à Toronto accusa tout à coup une augmentation de 50 cents à $1 par 100 livres, tandis qu'il baissait considérablement à Buffalo, mais pas autant qu'il montait à Toronto. Les prix se contre-balancèrent à peu près, laissant un léger écart en faveur de Toronto.

J'ai entendu d'excellents cultivateurs de ma circonscription affirmer que l'abolition du droit sur le bétail qu'ils exportent aux Etats-Unis augmente de $5 la valeur de chaque acre des terres du comté d'Oxford. Par quel calcul ils en arrivent à cette conclusion, je l'ignore; mais je sais que le libre accès du marché américain tendrait à l'accroissement de la valeur des terres de la province d'Ontario.

L'autre jour, l'honorable député de Brandon (M. Aikins) se faisait gloire de ce que le gouvernement actuel a entrepris de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson, et reprochait à l'ancien gouvernement de ne s'être pas lancé dans cette entreprise. Je n'éprouverai jamais de plus grande satisfaction qu'à songer que le Gouvernement libéral n'a pas fait la sottise de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce que j'ai lu au sujet du tracé de ce chemin de fer me porte à conclure que jamais le transport du grain par une telle ligne n'amènera de réduction des taux de transport. Ce chemin de fer, m'a-t-on dit, ne peut être considéré comme propre à favoriser la colonisation, puisqu'il n'y a pas de terre à coloniser dans cette région-là. S'il en est ainsi, ce n'est assurément pas la peine de construire à grands frais une voie ferrée qui ne servira qu'au transport du poisson qui se pêchera peut-être dans la baie d'Hudson. Il en coûterait moins de subventionner le prolongement du Temiskaming & Northern Ontario jusqu'à la baie James pour laisser ensuite à ce chemin de fer le soin de transporter le poisson aux régions populeuses où les gens en ont besoin et le paient très cher à l'heure qu'il est.

M. LALOR : N'est-il pas vrai que l'ancien gouvernement s'était engagé, au nom du pays, à construire ce chemin de fer?

M. NESBITT : C'est très vrai; il avait fait cette sottise pour contenter les gens de l'Ouest qui, à cette époque-là, réclamaient à grands cris la construction de cette ligne. Si le Ciel me prête encore les cinq ou six autres années de vie sur lesquelles je compte, j'aurai la satisfaction de constater que je ne me trompe pas en disant que jamais le chemin de fer de la baie d'Hudson ne tirera de recette suffisante ni du transport du poisson ni de celui du grain. Nous avons déjà trois lignes transcontinentales, et le pays ne gagnera rien à la construction de ce nouveau chemin de fer au coût de $150,000,000.

C'est avec plaisir que j'ai entendu le ministre des Travaux publics annoncer cette année qu'il va charger une commission composée d'hommes pratiques de s'enquérir de ce que vaudrait le canal de la baie Georgienne au point de vue du commerce. Cette enquête, à ce que je comprends, ne portera pas sur les travaux d'art—parce que les ingénieurs réussissent de nos jours à vaincre presque toutes les difficultés; on les verra peut-être un de ces jours tenter l'établissement d'un chemin allant jusqu'à la planète de Mars—mais uniquement sur les avantages que l'entreprise offrirait au commerce. Je dirai au ministre que si les

commissaires ne sont pas nommés dans un but politique, que si ce sont de véritable commerçants bien au fait des conditions du commerce, ils se prononceront contre le canal de la baie Georgienne comme ils se seraient prononcés contre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, parce qu'il s'agit que d'un projet absolument chimérique et qu'en tenter la réalisation équivaudrait à plonger le pays dans un abîme de dépenses.

Quand les membres de la droite nous vantent les avantages du marché national, ils ne doivent assurément pas donner à entendre qu'ils se garderaient bien de vendre quoi que ce fût à l'étranger; car ce serait absurde. De notre côté, nous nous gardons bien de prétendre que nous ne vendrions rien au pays même parce que nous pourrions écouler nos produits à l'étranger. Nous voulons favoriser le développement de la production au Canada et écouler nos produits là où on nous en offrira le prix le plus rémunérateur. J'ai découpé dans un journal la note que voici et qui a trait à la demande du blé du Manitoba en Europe:

Montréal, 20 avril.—Sur le continent, le blé d'avril provenant des régions rapprochées est devenu plus recherché, et comme le prix qu'on en offrait était de trois cents par boisseau de plus que celui qu'on en donne dans le Royaume-Uni, il s'est effectué un certain nombre de ventes.

Que nous importe que le marché par nous obtenu soit sur le continent, en Afrique australe ou en Chine—avec laquelle le ministre du Commerce prétend chercher une convention commerciale—du moment que nous pouvons vendre nos marchandises sur le meilleur marché et aux conditions les plus avantageuses. Si nos honorables amis sont conséquents à l'endroit de la théorie qui veut que la protection soit la meilleure politique pour notre pays, pourquoi ne rétablissent-ils pas la protection sur le maïs, la broche à clôture et la ficelle d'engerbage? Mon honorable ami d'Essex (M. Wilcox) recommandait l'autre jour au Gouvernement, en parlant du maïs, d'imposer un droit sur ce produit, sur la ficelle d'engerbage et sur la broche à clôture.

M. WILCOX: Mon honorable ami croit-il qu'il soit juste de laisser exister un favoritisme tel, sur les taux de transport, que les producteurs de maïs des Etats-Unis aient sur le marché canadien un avantage de quatre cents sur le cultivateur qui produit le maïs dans le comté d'Essex?

M. NESBITT: Certainement non.

M. WILCOX: C'est là toute la question.

M. NESBITT: J'admets sûrement avec l'honorable député que cela n'est pas juste.

M. WILCOX: J'accorde parfois grande attention à ce que dit l'ex-ministre des Chemins de Fer et Canaux (M. Graham). Il a prétendu que M. Mabee avait été délégué à Washington dans le but de former une commission internationale, et que dans les conditions actuelles la commission des chemins de fer du Canada n'avait pas juridiction pour réglementer le taux de transport entre un endroit d'un pays étranger et une localité au Canada. En conséquence, dans les conditions actuelles, il y a un taux, entre Chicago et une localité dans l'Ontario, sur lequel la commission des chemins de fer n'a aucune juridiction; et la seule façon qui nous reste de régler ce cas est d'imposer un droit.

M. NESBITT: L'honorable député ne prétendra pas que M. Mabee avait tort de tenter un arrangement entre les deux pays?

M. WILCOX: Il avait absolument raison. Mais il n'a pas obtenu de résultat, et nous souffrons, en conséquence, de cet état de choses.

M. NESBITT: Nous essayons tant de choses que nous ne réussissons pas; mais nous étions dans la bonne voie; et M. Mabee a vraiment cherché à assurer un arrangement entre la commission des chemins de fer et la commission du commerce entre Etats des Etats-Unis, pour contrôler les taux internationaux de transport.

M. WILCOX: Je suis heureux que M. Mabee ait fait cette tentative, mais il n'y a pas eu de résultat, et nous sommes de ce fait sous le coup d'un désavantage.

M. NESBITT: Il appartient au Gouvernement actuel de continuer ses démarches et de chercher à obtenir un résultat. Nous avons fait notre possible, et j'espère que l'honorable député d'Essex insistera auprès du Gouvernement actuel pour obtenir la rectification de toute contradiction de ce genre. C'est absolument injuste.

M. WILCOX: J'en ai l'intention.

M. NESBITT: Je maintiens toujours ce que j'ai dit tout d'abord: nous voulons un tarif qui nous donne un revenu. Nous voulons assister les industries nouvelles dans la mesure du possible, mais il y a des industries qui n'ont pas besoin d'aide, et il nous est parfaitement inutile d'imposer, aux dépens des citoyens ordinaires, aux dépens des consommateurs en général, un droit superflu sur un article quelconque, et ainsi augmenter leur faix. Qu'il me soit

permis d'avertir le ministre des Finances qu'il n'est rien de plus dangereux pour un gouvernement que d'avoir un excédent de recettes; et le gouvernement d'un pays n'a pas le droit de se constituer un excédent de recettes trop considérable au détriment du contribuable. Il a le droit de prélever assez pour solder les dépenses légitimes de l'administration, mais non pas des dépenses idiotes comme celles que j'ai signalées. Mais le Gouvernement n'a pas le droit de percevoir du peuple plus qu'il ne faut absolument pour les services publics, et c'est là le genre de tarif dont nous avons besoin. A mon avis, nous avons besoin d'un tarif qui, tout en assistant autant que possible les industries grandissantes, ne constituera pas un fardeau pour le peuple. J'espère de tout mon cœur que le Gouvernement sera assez sage pour accorder aux populations de l'Ouest ce qu'elles demandent, sans pour cela soulever les préjugés locaux de l'Ouest contre l'Est, ce qui est absolument inutile et injustifié.

M. ALFRED THOMPSON (Yukon): Monsieur l'Orateur, je désire faire quelques observations sur le discours prononcé ces jours-ci par le ministre des Finances sur le budget. En succédant à l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Nesbitt), je désire le féliciter sur la façon claire dont il a présenté son avis à la Chambre sur cette question intéressante. Je partage son opinion sur certains points. Je suis plutôt heureux de constater qu'il est, comme moi, un protectionniste modéré. Je ne m'accorde pas avec lui sur d'autres points. Je ne puis pas me rallier à lui quant aux conclusions des restrictions qu'il fait sur la déclaration financière faite à la Chambre par le ministre des Finances. Je constate que depuis que le ministre des Finances est en fonctions, il a épargné six millions au pays.

Je crois que la plupart des remarques sur la dette nationale sont des propositions si abstraites qu'elles ne sont pas comprises de la moyenne des gens. Aussi me bornerai-je à faire sur ce sujet quelques observations en passant. Je trouve que tout le résultat des opérations du ministre des Finances a été une simple réduction de la dette nationale de $6,000,000 en deux ans. Il vaut peut-être la peine de faire remarquer ici que les libéraux avaient augmenté la dette nationale, au cours des quatre années qui ont précédé 1910, de $70,000,000, et de $46,000,000 en une seule année, 1898-1899; de sorte que le record financier des deux partis peut être facilement réclamé par les conservateurs. L'honorable ministre dit qu'il est un protectionniste modéré; tout de même, je remarque qu'il n'a pas réclamé l'abolition des droits sur les instruments agricoles, ce qui est une attitude différente de celle tenue par les autres députés qui marchent à la suite de l'honorable chef de l'opposition. Il est consentant à maintenir le droit sur les instruments agricoles. J'ai compris qu'il favoriserait cependant une réduction additionnelle de 2½ p. 100, et que l'industrie n'en souffrirait pas; mais il n'est pas en faveur de l'abolition des droits. Je suis certain que cette Chambre et le pays en entier seront quelque peu surpris d'apprendre que, dans Ontario, on cultive le blé pour sa paille seulement.

M. NESBITT: Je n'ai pas dit que j'étais en faveur de la franchise complète sur certains instruments agricoles.

M. THOMPSON: Je crois que l'honorable député a été quelque peu injuste à l'égard du Gouvernement dans ses commentaires sur le chemin de fer de la baie d'Hudson. Si ma mémoire me sert bien, le pays et ce Parlement ont été engagés dans cette entreprise par ceux qui ont précédé le Gouvernement d'aujourd'hui. Le projet a été lancé en 1910, et il était mentionné dans le discours du trône de l'année. C'est un des legs que le Gouvernement actuel a dû recevoir de ses prédécesseurs, avec le Grand-Tronc-Pacifique et quelques autres.

M. LALOR: Et beaucoup d'autres choses aussi.

M. THOMPSON: Plusieurs autres, mais je ne prendrai pas le temps d'en faire l'énumération. Le Canada a bien passé à travers la crise et je désire féliciter le ministre des Finances sur la condition des finances de l'an passé. Quand nous ne perdons pas de vue que la dépression financière n'était pas seulement locale, mais qu'elle a affecté presque tous les pays civilisés, nous devons nous féliciter de la manière splendide dont nous nous en sommes tirés. Quels sont les faits? La dernière décade a été une période de grande expansion. Nous avons dépensé de fortes sommes dans des édifices publics, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Des capitaux considérables ont été placés dans des entreprises privées et dans le développement de nos industries. Nous avons emprunté de l'argent sur tous les marchés mondiaux pour le développement de nos entreprises municipales et pour nos chemins de fer. Quelques-unes de ces entreprises ont rapporté immédiatement des profits. Par exemple, l'argent placé dans des

entreprises privées, si l'entreprise a du succès, rapporte immédiatement. Mais il y a une classe de placements qui ne se convertit pas immédiatement en revenus. Je veux parler des capitaux placés dans les améliorations municipales, les rues, les trottoirs, etc. De telles améliorations ne sont pas pour la génération présente seulement; elles serviront aussi aux générations futures. On peut en dire autant pour nos entreprises de chemins de fer transcontinentaux. Nous ne les finançons pas seulement pour une décade, mais pour plusieurs générations. Quand nous considérons que le Canada a emprunté largement du monde entier pour des entreprises payantes et non payantes, je dis que la condition de notre pays est telle que tout Canadien, libéral ou conservateur, devrait en être fier. Un montant énorme de capitaux a aussi été placé dans la propriété immobilière, surtout dans l'Ouest, et ne donne pas encore de fruits. Des millions de piastres ont été absorbés par des terrains improductifs dans les villes et villages, par tout le pays, et jusqu'à ce que la prospérité nous revienne, ces placements sont de tout repos. Il faut des temps comme ceux que nous avons eus l'an dernier pour éprouver la solidité de nos institutions, celles qui sont la base de notre pays, celles sur lesquelles s'est fondée notre civilisation. Le Canada a subi l'épreuve avec succès, ce qui montre que les fondations de notre prospérité sont très solides. En dépit du ton pessimiste qui caractérise les discours de quelques honorables députés de la gauche, l'optimisme est aujourd'hui la note dominante. Le peuple de ce pays a une confiance sans bornes dans le Canada. Les honorables membres de la gauche peuvent lancer le cri d'alarme, mais je vous dis, monsieur l'Orateur, que les fondations de ce pays sont solides, parce qu'elles reposent sur nos ressources nationales. Le ministre des Finances a donné la note juste dans le ton optimiste de son discours. Il a dit que nous pouvions déjà voir poindre à l'horizon la lumière du phare de la prospérité et que dans un avenir rapproché nous nagerions encore en pleine prospérité. Comme je l'ai dit, la dépression de l'an dernier a été universelle, et pour produire des résultats universels, il faut des causes universelles. Ces causes sont faciles à trouver: la surproduction et l'excès dans l'expansion, qui ont absorbé le surplus du capital.

Vu la facilité des communications on a pu faire des emprunts pour diverses entreprises. On a profité de ces capitaux pour produire et s'agrandir à l'excès, et comme l'on dit en médecine, l'effet a été cumulatif. Le commerce s'est ralenti et les améliorations municipales ont cessé pendant quelque temps. Les recettes de nos chemins de fer ne sont plus ce qu'elles étaient, mais ces effets ne sont pas limités au Canada. Ils se font sentir dans tous les pays. Ce n'est qu'une phase dans le cycle financier dans lequel le Canada et tout le monde civilisé passent présentement, et le Gouvernement n'en est pas plus responsable qu'il l'était du retour de la comète Halley, il y a quelques années.

J'ai recueilli les chiffres suivants il y a quelques jours dans l'"Evening Journal" d'Ottawa. La compagnie du New-York Central a donné congé à 25,000 de ses employés, et le chemin de fer de Pennsylvanie à 40,000. Cent dix-huit trains ont été retranchés sur cette ligne et plusieurs autres compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis font la même chose. Il est bien certain que les conditions dans d'autres pays sont pires que dans le Canada. Nos ressources nationales sont illimitées et incommensurables. Notre richesse a quatre bases solides: notre agriculture, nos mines, nos forêts, et nos pêcheries. Les fluctuations dans l'immeuble n'affaiblissent en aucune façon le fondement de notre richesse.

C'est à l'administration et au développement de ces vastes ressources que notre Gouvernement doit s'employer, et la question est de savoir quelle politique adopter pour atteindre ce but. Le litige entre les deux partis est distinct et clair. Il n'y a rien qui vaille autant qu'un bon cri de guerre lorsque l'on va se battre. Le ministre des Finances a exposé franchement et clairement la politique de son parti. Il veut, et le parti conservateur l'appuie en cela, une protection modérée. Je vais lire ce qu'il a dit. Il expose la politique du parti conservateur d'une façon si claire qu'on ne peut s'y méprendre. Voici ce qu'il dit:

> Nous la croyons la meilleure et même la seule qui puisse convenir au Canada, eu égard à sa situation géographique et aux conditions fiscales qui répondent actuellement dans l'univers. Cette politique a assuré la prospérité du Canada dans le passé et l'assurera dans l'avenir. C'est celle-la qu'exigent la stabilité de notre commerce et l'intérêt des différents groupes qui habitent le pays.

Telle a été la politique du parti conservateur depuis 1879, et il est bon de remarquer que pendant vingt ans sur les trente-cinq depuis 1879, les destinées du Canada ont été gouvernées par ce parti et par

cette politique. Notre parti vit ou meurt par la politique de protection modérée. Quelle est la politique du parti libéral?

M. SCHAFFNER: A l'aventure.

M. THOMPSON: J'admettrai que sa politique est un peu vague, un peu ténue, un peu nuageuse, et presque invisible. Il est bon de noter en passant que le critique financier de l'opposition, le député d'Halifax (M. Maclean), s'est déclaré en faveur de l'admission en franchise des denrées alimentaires. L'honorable député de Kent-ouest (M. McCoig) ne veut pas encourager la culture mixte dans l'Ouest, parce que ses produits feraient concurrence à ceux des cultivateurs de l'Ontario. Ce sont là quelques phases de la politique libérale. L'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carvell) est plus hérodien qu'Hérode au point de vue politique de son discours, parce qu'il veut une prime pour l'acier. Il demande un droit protecteur sur les diamants et le libre-échange pour tout le reste; et incidemment il jette l'honorable M. Sifton en dehors du parti libéral. Tout le monde sait que si nous n'imposons pas de droit sur les diamants, c'est parce qu'il est facile de les passer en contrebande, et le Gouvernement a décidé que la meilleure chose à faire était de les admettre en franchise; mais mon honorable ami voudrait encourager la contrebande en remettant les droits. L'ancien ministre des Postes (M. Lemieux) a admis franchement qu'il était un protectionniste modéré. Il est bien connu que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) est un libre-échangiste à tous crins. Mais entre tous les membres de l'opposition qui ont passé, je veux signaler spécialement l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui est devenu excessivement pénitent. Il est surprenant comme quelques années dans l'opposition modifient les idées des honorables membres de la gauche. Il est devenu presque radical. Voici ce qu'il dit:

Pour toutes ces raisons et à cause de leur rapacité, les manufacturiers et les industriels sont les ennemis de la démocratie.

C'est un ancien ministre des chemins de fer dans le cabinet Laurier qui parle ainsi. Il dit encore:

Je suis absolument libre-échangiste, et je voudrais que les circonstances permissent l'adoption du libre-échange. Je suis aujourd'hui là où j'ai toujours été.

Est-ce bien exact? Le Gouvernement dont il était membre était-il libre-échangiste? Je ne le crois pas. L'attitude présente de mon honorable ami me rappelle le verset sur la maladie de sa majesté satanique:

When the devil was sick, the devil a saint would be;
When the devil was well, the devil a saint was he.

Mais quelle est la position de l'homme distingué qui dirige l'opposition? Quant à l'admission en franchise des denrées alimentaires, il a déjà passé le Rubicon. Il a prêché cette politique à Hamilton; il a voté dans cette Chambre en faveur du blé et des instruments aratoires libres de droits. Où est-il aujourd'hui? Il est bien connu que, lorsque mon très honorable ami était capitaine du navire de l'Etat et premier ministre du Canada, il n'y avait pas de division dans les rangs de son parti comme il y en a aujourd'hui. Comment cela se fait-il? Est-ce parce qu'il n'a plus de faveurs à distribuer? Pourquoi les opinions sont-elles si divisées dans le parti libéral? C'est parce que ce parti n'a pas de politique. Mon très honorable ami se voit aujourd'hui avec un parti divisé contre lui-même, un parti qui n'a pas plus de programme ou de politique qu'il ne possède de pouvoir. Voici ce que dit le "News Advertiser", de Vancouver, du parti libéral:

Le fait est qu'il y a deux partis libéraux avec des principes entièrement différents. L'un est le parti quand il est au pouvoir, l'autre le parti qui est dans l'opposition. Le premier est protectionniste, le second est libre-échangiste. Le premier agit, le deuxième parle. Les adversaires de la Politique nationale n'ont rien à espérer de l'un ou de l'autre. Le parti libéral de l'opposition est impuissant à abolir la protection; le parti libéral au pouvoir est tout-puissant pour la maintenir.

Les différentes politiques prônées par nos honorables amis sur cette grande question montrent s'ils sont divisés. Aujourd'hui le vaisseau libéral navigue sur une mer agitée, sans boussole, sans carte et sans course. Le Canada n'est pas une Utopie ni une Nouvelle-Atlantide ou un autre état idéal imaginé par quelques philosophes; c'est le Canada du vingtième siècle, un pays qui a besoin d'une politique forte avec un parti fort pour le vouloir et l'appliquer. Telle est la politique que nous avons dans le Canada aujourd'hui, et nous avons au pouvoir un parti capable de l'appliquer. Autant que nous pouvons le voir de ce côté-ci de la Chambre, la politique de nos amis libéraux se formule jusqu'à ce jour dans le commerce libre d'instruments aratoires et du blé, et, bien qu'ils n'aient pas encore jugé à propos de proposer une résolution demandant ces deux choses, le chef du parti

libéral s'est, en dehors de cette Chambre, déclaré en faveur du dégrèvement des denrées alimentaires.

Je représente un comté dont la principale production est l'or. Dans le Yukon nous exportons trois choses: l'or, le minerai de cuivre et les fourrures. Notre principale exportation est l'or; et s'il y a une partie du pays qui devrait favoriser le libre-échange, c'est bien le territoire que j'ai l'honneur de représenter, parce que nous y produisons le médium des échanges. Nous n'avons aucune difficulté à disposer de nos produits; tout le monde les demandent. Pendant les quinze ou seize dernières années nous avons produit près de $200,000,000 valant d'or; en 1913 nous avons tiré de nos mines un peu plus de treize tonnes du métal jaune. Bien que l'on puisse nous croire théoriquement libre-échangistes, nous ne le sommes pas; nous sommes des Canadiens qui croyons en une politique pour tout le Canada, comme pour le Yukon. Nous sommes obligés de nous adresser à ce Parlement fédéral pour obtenir les octrois nécessaires au développement de notre territoire, situé à 4,500 milles de l'endroit où je parle, et nous savons par expérience que le Gouvernement ne peut obtenir de l'argent qu'en encourageant les industries et le commerce du pays. Voilà pourquoi nous sommes protectionnistes, parce que nous croyons que la protection est la meilleure politique pour le Canada, et par conséquent la meilleure pour le Yukon. Le territoire du Yukon est immense, 200,000 milles carrés, et la dernière page de son histoire n'a pas encore été écrite. Il y a en Russie une province semblable au Yukon en étendue et en climat, dont la population dépasse 1,500,000 âmes; et le territoire du Yukon est capable de faire vivre une population beaucoup plus forte que celle qu'il a présentement. Il ne fait que commencer à se développer. Le gouvernement des Etats-Unis a récemment voté $35,000,000 pour des chemins de fer dans l'Alaska, et ce n'est qu'une question de temps avant que nous venions nous-mêmes demander au Gouvernement d'Ottawa de prolonger le Grand-Tronc-Pacifique dans la partie nord de la Colombie-Anglaise et du Yukon, afin de se raccorder avec le réseau des chemins de fer de l'Alaska à la frontière.

Au sujet du blé libre, voici les arguments que le ministre des Finances a soumis à la Chambre et auquel l'opposition n'a pas encore répondu:

1. Le prix élevé du blé à Minneapolis est dû à la demande locale pour le blé dur. Cette condition disparaîtra dès que notre blé entrera en franchise aux Etats-Unis, vu que la demande est limitée.

2. Le Canada et les Etats-Unis exportent tous deux du blé. Conséquemment c'est le prix du marché de Liverpool qui gouverne.

3. Le blé canadien exporté aux Etats-Unis perdrait son identité, et cette identité est un actif de valeur.

4. Les minotiers ont à payer les droits sur leur outillage; et si la farine était libre de droit, les minotiers se trouveraient mieux sous le libre-échange. Cela est logique, et nous montre là où la politique libérale nous prend.

La politique définie aujourd'hui par le chef libéral tend directement à établir le libre-échange au Canada.

5. Différentes latitudes produisent du blé hâtif et tardif, ce qui donne au blé américain un avantage sur le nôtre.

6. L'entrée du blé en franchise tuerait l'industrie de la minoterie au Canada.

7. Le tarif des Etats-Unis étant trop changeant, nous nous exposerions à faire inutilement les dépenses qu'il faudrait faire pour développer le marché.

8. Ceux qui font de la culture mixte ont besoin de ses dérivés. Or on dit qu'ils coûtent plus cher aux Etats-Unis. Si le droit était enlevé ils coûteraient donc plus cher au Canada.

Voilà d'excellentes raisons en faveur du statu quo. Je ne sache pas qu'un seul membre de la gauche y ait encore répondu carrément, et jusqu'à ce qu'on l'ait fait, je les tiendrai pour suffisantes. L'honorable ministre des Finances a tout simplement conseillé à la population de l'Ouest d'attendre le parachèvement de nos deux transcontinentaux, l'ouverture de la route de la baie d'Hudson, afin de constater d'abord l'effet de ces nouvelles voies de transport concernant le commerce d'exportation et les taux de transport. La protection de nos industries dans une mesure raisonnable a été la politique traditionnelle du Canada depuis l'abrogation de notre traité de réciprocité avec les Etats-Unis, en 1866. Durant près d'un quart de siècle, nous avons consacré toutes nos énergies à la faire valoir, et voici que le parti libéral voudrait détruire d'un seul coup l'édifice à l'érection duquel nos hommes d'Etat les plus illustres ont voué leurs talents. L'industrie des machines agricoles au Canada emploie 9,500 hommes sur le salaire de qui 50,000 personnes comptent

pour leur subsistance. La gauche demande le libre-échange par rapport aux machines agricoles. Si elle l'obtenait, il est probable que cette industrie disparaîtrait en Canada. Mais puisque la gauche trouve le libre-échange si avantageux, il est raisonnable de lui demander pourquoi elle ne l'a pas établi quand elle était au pouvoir, et pourquoi, maintenant qu'elle est dans l'opposition, elle veut détériorer cette grande industrie qui n'a pas connu d'autre régime que celui de la protection. Que lui importent cependant la prospérité et le bien-être de 50,000 compatriotes, du moment qu'elle pense pouvoir recruter des votes au moyen de sa politique! L'industrie des tissus emploie nombre de femmes, mais l'industrie des machines agricoles emploie surtout des hommes, des chefs de famille; n'est-ce pas chose très grave que d'en chercher la ruine? On ne saurait admettre ces machines en franchise sans en admettre aussi la matière première. L'honorable député de Red-Deer devant prendre part à ce débat, je lui signalerai que le résultat logique de la politique de son parti, c'est l'établissement du libre-échange au Canada. Je n'approuve pas cette doctrine et je ne saurais l'approuver. Je signalerai aussi à mon honorable ami le discours prononcé ici par l'honorable député de Wentworth, le 3 décembre 1912. Il y est dit que quand les libéraux ont aboli le droit sur la ficelle d'engerbage, nous avions quinze manufactures de ficelle d'engerbage; que quatorze sont disparues depuis ce temps-là; qu'il n'en reste plus qu'une et que cette ficelle se vend plus cher en Canada qu'elle ne s'y vendait avant l'abolition du droit.

M. CLARK: Alors, pourquoi votre parti n'impose-t-il pas le droit de nouveau?

M. THOMPSON: Ce sont des questions que je soumets à l'honorable député; il y répondra quand il fera son discours. Je lui signalerai aussi que l'abolition des droits sur le fil barbelé et sur le pétrole a eu les mêmes conséquences.

M. LOGGIE: L'honorable député ne doit pas oublier que c'est l'augmentation du prix de la matière première qui a causé la hausse du prix de l'article dont il parle.

M. THOMPSON: Ce n'est pas ce que disent les producteurs de grain de l'Ouest.

M. LOGGIE: N'importe. Je sais qu'il en est ainsi.

M. THOMPSON: Ils disent que cette hausse provient du monopole qui existe aux Etats-Unis, et ils le savent. Cependant, la gauche veut faire disparaître cette grande industrie et, comme l'a si bien dit l'honorable ministre des Finances, faire avaler le cultivateur canadien par le trust américain.

La gauche demande aussi l'entrée des denrées alimentaires en franchise. Quand l'Angleterre a adopté ce système elle est devenue libre-échangiste, et il faudra que le Canada le devienne si nous acceptons la politique du parti libéral. Cette idée de dégrèvement général a pris naissance dans l'Ouest. Je vais dire ce que je pense être la cause de la situation dans l'Ouest et le remède à y apporter. Dans l'Alberta et la Saskatchewan, on ne s'occupe pour ainsi dire que d'agriculture. Où les libéraux ont-ils perdu du terrain à la dernière élection et où les conservateurs en ont-ils gagné? Dans toutes les provinces, excepté dans ces deux-là. Pourquoi? Parce que le peuple canadien est protectionniste avant tout, parce que, dans les vieilles provinces, il existe diverses industries qui sont prospères et ont contribué à faire du Canada le grand pays qu'il est aujourd'hui. Dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard, l'industrie manufacturière n'est pas aussi développée qu'elle l'est dans l'Ontario; cependant, le parti conservateur a gagné du terrain dans les Provinces maritimes. Il en a surtout gagné dans la province de Québec, où l'industrie manufacturière est développée à un haut degré.

M. LEMIEUX: Là, les gains ont dépendu de la question navale.

M. THOMPSON: Je suis content de cette remarque. J'ai assez confiance au génie, à l'optimisme et au jugement du peuple canadien pour le croire insensible aux arguments qu'on voudrait tirer des préventions locales et des passions de race. Son histoire politique en fait foi, quand il ne veut plus d'un gouvernement, il n'y va pas de main morte, il l'anéantit complètement.

M. PROULX: C'est ce qu'il va bientôt faire de celui-ci.

M. THOMPSON: Celui-ci devra disparaître un jour; mais tant que la gauche sera divisée au sujet de la politique fiscale comme elle l'est maintenant, il subsistera. Le Gouvernement élu a toujours une grande majorité pour l'appuyer; mais dès qu'il fait des lois qui ne conviennent pas au peuple, celui-ci le précipite du pouvoir en bonne et due forme, comme s'est arrivé en 1911. Aussitôt que le gouvernement libéral s'est attaqué à la politique traditionnelle du pays en matière fiscale, le peuple lui a signifié son congé. C'est dans la

grande province d'Ontario, dans le centre du Canada, là où l'industrie manufacturière s'est surtout développée, que le parti conservateur a trouvé le plus ferme appui. En somme, le résultat des dernières élections a démontré que là où il y a des emplois divers et des industries bien établies, on a confiance en la protection. La Colombie-Anglaise, dotée de gisements de houille, de pêcheries, d'un sol propre à l'horticulture, à la culture des céréales, dotée aussi d'un climat varié et de l'avantage d'offrir une grande variété d'emplois, n'a pas voulu de la réciprocité, et ses sept députés actuels sont tous des partisans du premier ministre actuel. Au Manitoba, où l'industrie manufacturière s'est développée dans une certaine mesure, bien qu'elle y ait fait moins de progrès que dans les provinces de l'Est, les conservateurs ont aussi gagné du terrain. Dans la Saskatchewan et l'Alberta, ils ont perdu, en tout, deux comtés. Pourquoi? Parce que ces provinces ne comptent qu'une seule industrie et que nombre de travailleurs employés en certains temps de l'année restent sans emploi en d'autres temps. On dit que la population de ces provinces demande le libre-échange. Cependant, monsieur l'Orateur, en général, le peuple canadien ne veut pas entendre parler du libre-échange. Il en serait dans la Saskatchewan et dans l'Alberta comme ailleurs si l'industrie manufacturière y était répandue. Pourquoi n'y est-on pas encore en faveur de la protection? Parce que la force motrice et le transport n'y sont pas à assez bon marché. Voilà les points à étudier si l'on veut trouver un remède à cette situation. J'y appelle l'attention du Gouvernement. Je vais dire comment je pense, moi, que ce problème pourrait être résolu. Le Canada possède, dans toute son étendue, de puissantes chutes d'eau qui peuvent contribuer tout spécialement à faire de ce pays un grand pays industriel.

A quelques milles de Winnipeg, il y a une chute d'où l'on peut tirer une force de 500,000 chevaux. Or, une ville manufacturière ne demande guère plus d'un cheval-vapeur pour cinq personnes. Ainsi, dans cette seule chute de la rivière Winnipeg, nous avons de quoi maintenir une ville industrielle de 2,500,000 âmes. Dans ces provinces de l'Ouest, le domaine public est la propriété de l'Etat fédéral: terrains houillers, chutes d'eau et le reste. Je dirai donc au Gouvernement actuel d'étudier cette question, de voir où sont les chutes et de faire au Manitoba et aux autres provinces une distribution à bon marché de la force motrice que l'on en tirera. Mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) sait qu'à moins de 50 milles de cette ville, il existe des eaux vives susceptibles de produire 50,000 chevaux-vapeur. A cinq personnes par cheval, cela fournirait la force motrice à une ville de 250,000 habitants.

Il se trouve que la nature a été prodigue de ses dons envers le Canada et semble avoir placé les choses là où nous en avons besoin. A Winnipeg, par exemple, et à Calgary, nous avons, je viens de le faire voir, les sources de puissances hydrauliques qu'il nous faut. Mais nous y avons encore d'autres sources naturelles d'où l'on peut tirer la force motrice: je veux parler des immenses couches de lignite enfouies dans le sol de ces provinces. Quiconque s'est occupé de mécanique ces années dernières sait qu'il existe ce que l'on appelle le fourneau générateur, à l'aide duquel on produit un gaz dont le prix de revient est extrêmement bas. Les lignites de l'Ouest constituent un charbon que l'on peut utiliser avec profit pour la production de ce gaz, susceptible de servir, non seulement à la génération de la force motrice, mais aussi au chauffage des fabriques et des maisons d'habitation. Il ne vaut pas grand chose pour l'éclairage, mais on peut tout de même l'employer à cette fin. C'est pourquoi je conseille à la présente administration de poursuivre les études qu'elle a entreprises dans les terrains lignitifères de l'Ouest, de rechercher où sont les centres industriels ou dans quelle région il en sera créé, de s'enquérir des moyens de tirer du lignite une force motrice que l'on vendra à bas prix afin d'encourager les gens à se livrer à la fabrication. Faites comme je vous dis, et vous n'aurez plus à vous préoccuper du libre-échange. Lorsque je prêche cette ligne de conduite, je ne fais que conseiller celle que l'on a suivie dans l'Est, car l'Est a grandi par la mise en valeur de ses ressources naturelles. Dans mon courrier de ce matin, j'ai reçu de la Nouvelle-Ecosse un petit livre où je lis ce qui suit:

> Dans ce tableau est indiquée la situation présente de l'industrie manufacturière à la Nouvelle-Ecosse. Avec son demi-million d'habitants, cette contrée offre un exemple typique du degré de développement industriel du monde moderne.

C'est-là le modèle que je voudrais voir reproduire dans nos provinces des prairies, dont les ressources naturelles, latentes, sont si grandes.

> Après avoir été un temps une région exclusivement agricole et de pêche, la province possède aujourd'hui 1,480 manufacturiers où

il se paye dans l'année 11 millions de dollars à 38,000 employés. L'ascendant industriel de la Nouvelle-Ecosse est fondé sur ses immenses gisements de houille, ses vastes forêts, ses cultures, ses pêches, ses sources de puissance hydraulique.

Cela peut s'imiter dans l'Ouest, et, si nous donnons les soins qu'il faut à des grandes ressources naturelles, la chose se fera. Outre la force motrice qui se peut tirer du lignite, il y a, comme produit secondaire, le nitrogène, qui se combine avec l'acide sulphurique pour faire du sulphate d'ammoniaque, lequel est très utile comme engrais et dont la demande est incessante.

Voilà quelques-unes des choses que l'Ouest peut faire. Comme exemple de ce qui peut s'accomplir, je n'ai pas besoin d'aller ailleurs que dans la province où nous sommes à même de signaler ce qui s'est fait pour le développement des sources de puissance hydraulique. Considérez l'œuvre accomplie à Niagara. Avez-vous vu, monsieur l'Orateur, cette nombreuse délégation qui, l'autre jour, est venue solliciter du Gouvernement une aide en faveur des chemins de fer électriques de banlieue, dans la province d'Ontario? Est-ce que l'on aurait songé à rien de semblable avant l'utilisation des chutes Niagara? Jamais. Ces chutes ont rendue possibles bien des choses, et il en sera de même dans l'Ouest par l'utilisation de ses chutes.

Comme je l'ai dit, la politique de nos amis de la gauche tend directement au libre-échange, et mon très honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), pour qui, soit dit en passant, j'ai le plus profond respect, ne saurait nier cette tendance de la politique qu'il prêche. Il y a en biologie ce que l'on appelle le fait de réversion. Un homme hérite des qualités d'un de ses ancêtres les plus éloignés, lesquelles, latentes un temps, reprennent tout à coup une vigueur nouvelle. Cela s'appelle atavisme, et l'homme distingué qui dirige l'opposition nous offre un cas d'atavisme politique; il retourne au type primitif.

J'ai ici des données sur le coût de la vie; mais, ne voulant pas prendre trop de temps, je ne les soumettrai pas à la Chambre.

Je dirai un mot des progrès du pays depuis que mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) est venu s'y établir. Je le félicite pour le nombre de conversions qu'il a opérées, à en juger par les discours faits dans cette Chambre. Il nous parle fréquemment des progrès économiques de l'Angleterre et de la doctrine du libre-échange. C'est un régime apparemment qui fait l'affaire du peuple anglais; mais c'est ce qu'il ne faudrait pas tenir pour trop certain. A entendre l'honorable député, on croirait cependant que l'Angleterre a toujours été un pays de libre-échange. La protection en Angleterre a régné un temps plus haute que jamais au Canada, et ce n'a pas été pendant trente ou quarante ans comme ici, mais pendant cinq cents ans. Quand nous aurons atteint le même degré de développement économique qu'en Angleterre, nous pourrons, nous aussi, nous donner le libre-échange. Ce régime n'a été adopté là-bas que du jour où l'artisan anglais a pu soutenir avec succès la concurrence des artisans les plus habiles de l'extérieur. Permettez-moi de vous faire observer que l'Angleterre autrefois avait double protection: d'abord celle du tarif et ensuite celle de ses corps de métier et, si jamais il a existé une institution protectionniste, c'est bien celle-ci. Les corps de métier en Angleterre constituaient des associations absolument formées. Avec le temps s'est développé ce merveilleux instrument de force industrielle, et alors seulement a été adopté le libre-échange. Et cette politique a été adoptée à une époque éminemment favorable, c'est-à-dire avant que l'Allemagne et les Etats-Unis ne devinssent les grands pays industriels qu'ils sont de nos jours. Elle a été adoptée à une époque ou presque tous les pays du monde étaient en guerre, et l'on sait ce que la guerre apporte à un pays: elle paralyse l'industrie et le commerce, elle détruit tout, sauf l'humeur batailleuse du peuple. A la suite du libre-échange en Angleterre est survenue la guerre entre l'Allemagne et l'Autriche, guerre qui a paralysé les forces industrielles de ces deux pays. Ensuite est venue la guerre de Crimée, à laquelle ont pris part la Russie, la Turquie, la France et l'Angleterre; puis, la guerre civile aux Etats-Unis, laquelle a frappé de paralysie cette grande république d'un océan à l'autre et a laissé inactives ses manufactures. Après cela, ç'a été en 1870, la guerre franco-prussienne. Resserrée dans son île, l'Angleterre s'est employée à fournir au monde ses approvisionnements de toute sorte; et voilà pourquoi le libre-échange a eu de si beaux jours chez les Anglais.

Il n'en est plus de même aujourd'hui. A la place des quelques Etats disjoints dont l'Allemagne se composait alors, elle est devenue une nation forte, dont les établissements industriels surpassent ceux

de l'Angleterre. Depuis qu'ils ont mis fin à leur guerre d'extermination, les Etats-Unis sont peut-être devenus le peuple manufacturier le plus puissant que le monde ait jamais connu.

Avec sa politique de libre-échange, l'Angleterre aujourd'hui fait dans le monde entier concurrence à ces pays hautement protégés. Elle n'a pas toujours été un pays de libre-échange, et elle n'est pas éloignée aujourd'hui d'être protectionniste. J'ai sous la main les déclarations de M. Bonar Law, le chef du parti unioniste, et de M. Balfour, lesquels proclament tous deux que ce qu'ils veulent, c'est la protection pour l'ouvrier anglais, et que, s'ils arrivent au pouvoir, ils la lui donneront. Que devient alors le libre-échange d'Angleterre? Ce serait, à mon sens, une absurdité que d'introduire le libre-échange dans un pays comme le Canada, a un degré où il en est de son développement. Les philosophes nous enseignent que toute nation passe par trois périodes: la première, celle du libre-échange, alors que presque rien n'est fabriqué; la deuxième, quand le pays commence à fabriquer et qu'un tarif est établi en vue de protéger le fabricant; la troisième, celle où une certaine mesure de libre-échange est adoptée. C'est ce que nous voyons se produire à l'heure qu'il est aux Etats-Unis. Ce peuple qui se donne aujourd'hui un tarif abaissé a été longtemps protectionniste à outrance. Lorsque nous aurons pourvu amplement à nos besoins économiques, lorsque nos industries auront atteint le degré de développement qu'elles ont acquis aux Etats-Unis, il se peut, qu'à leur exemple, nous abaissions notre tarif

Je désirerais, à l'intention de l'hon. député de Red-Deer (M. Clark), toucher un mot des régimes de protection et de libre-échange tels que nous les trouvons établis en Angleterre et en Allemagne. Grâce à la protection, le peuple allemand a vu s'accroître ses produits, de même que les salaires de ses ouvriers, pendant que diminuait le coût de la vie; tout cela dans une plus large mesure qu'en Angleterre sous un régime de libre-échange. Je signalerai à ceux que cette question intéresse un article de M. T. Good, qui, dans la revue britannique, traite, avec beaucoup d'étendue et de clarté, ce problème, et avoue que le régime de libre-échange en Angleterre a été battu par le régime protectionniste de l'Allemagne.

Il déclare que le changement de ce régime en Angleterre n'est qu'affaire de temps. Telle est l'opinion de quelqu'un qui connaît bien les deux systèmes adoptés, l'un par l'Allemagne et l'autre par l'Angleterre. Je me permettrai de faire observer que J. Stuart Mill, le grand philosophe et économiste, était favorable à la protection et que Adam Smith, l'instaurateur de la science économique, préconisait la protection dans les pays encore jeunes, en vue de stimuler dans une certaine mesure le développement des industries. Un autre économiste dans la publication "Our Modern Times", déclare que le régime du libre-échange en Angleterre a complètement échoué. Cependant, d'honorables députés de la gauche, sans avoir beaucoup étudié la question, et après quinze années d'exercice du pouvoir à titre de protectionnistes, voudraient imposer à notre pays le régime du libre-échange. Cette doctrine de libre-échange n'a rien de neuf. Les pays suivants ont, au cours de leur histoire, adopté et aboli le libre-échange: la Grèce, Rome, lorsqu'elle luttait contre Carthage, Venise, la France, l'Australie, la Belgique, l'Allemagne, la Russie, la Suède, le Danemark, l'Espagne et les Etats-Unis.

Une des grandes duperies du libre-échange est celle-ci. Les libre-échangistes ne songent qu'aux prix des choses qu'ils achètent, mais ce qui a beaucoup plus d'importance, c'est le rapport entre ce qu'on gagne et ce qu'on doit débourser. Je ne crois pas en la protection à outrance; je crois que nous devrions avoir un tarif modéré et une commission du tarif pour s'assurer du prix de revient de telle ou telle denrée tant au Canada qu'à l'étranger. Que le droit soit proportionnel à l'écart entre ces prix de revient. Si le Gouvernement entend protéger les manufacturiers au delà de ce chiffre, parfait; mais ayons une commission d'experts pour éclairer le Gouvernement; jamais le Canada n'en a eu. Notre tarif a été formulé d'une manière très négligente. Un projet de loi visant à la création d'une commission du tarif a été rejeté par ces honorables députés de la gauche, mais notre Gouvernement va donner suite à ce projet le plus tôt possible.

Le tarif n'est pas chose sacrée; il ne nous est pas communiqué du ciel, comme les oracles du Dieu vivant. C'est une mesure fiscale imaginée par des hommes, et je crois qu'il devrait faire partie intégrante de notre organisation politique. C'est quelque chose dont nous ne pouvons nous passer, et dont nous ne pourrons nous passer de sitôt. De l'avis de tous les économistes, le pays le plus riche est celui qui trouve le plus de travail pour ses citoyens.

C'est ce que nous voulons faire au Canada; nous voulons faire du Canada une grande nation industrielle et la politique de protection que notre Gouvernement veut appliquer produira ce résultat. Nous voulons créer un régime industriel en correspondance avec notre système politique dans lequel nous évitons soigneusement de sacrifier les intérêts locaux à la centralisation. Nous voulons mettre le producteur et le consommateur en rapports plus étroits l'un avec l'autre, car le marché local est le plus avantageux; 80 p. 100 de nos produits sont consommés par nous-mêmes. Nous voulons donner de l'emploi à nos propres gens et déterminer au Canada le développement d'une grande nation industrielle. Nous croyons pouvoir y réussir, car les habitants du Canada aujourd'hui forment le rameau le plus vigoureux de la race arienne. Notre pays s'étend de l'Atlantique au Pacifique et va se perdre dans les grandes plaines de l'Amérique boréale. Trois grands océans baignent nos rivages.

Nous n'avons pas de voisins qui nous soient hostiles. Nous disposons de grandes ressources naturelles, que nous ne faisons que de commencer à exploiter. Abstenons-nous de tout ce qui pourrait entraver notre croissance naturelle; développons sur notre territoire un marché national pour les productions de notre peuple. Développons nos grandes ressources naturelles suivant un système rationel et national, et par ce moyen jetons au Canada les fondements d'une grande nation: c'est, si je ne me trompe, la destinée que l'avenir nous réserve.

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

Reprise de la séance.

M. LEVI THOMSON (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur, j'espère que mon honorable ami et homonyme qui vient de reprendre son siège (M. Alfred Thompson) ne se formalisera pas de ce que je me permets de relever certains arguments qu'il a avancés, bien que, dans son for intérieur, il soit bien persuadé qu'il faudrait pour lui répondre dignement quelqu'un pour le moins aussi habile que l'honorable représentant de Red-Deer (M. Michael Clark); et que même celui-ci, à son avis, ne soit en mesure de lui tenir tête qu'à la suite d'un vigoureux entraînement

[M. A. Thompson.]

L'honorable député s'est plaint amèrement de ce que l'ancien gouvernement n'avait pas voulu admettre certains objets en franchise. Il songeait, si je ne me trompe, à la ficelle d'engerbage, au pétrole et aux écrémeuses centrifuges. Le ministère précédent, à ses yeux, est gravement coupable pour n'avoir pas décrété l'admission en franchise de ces articles. Or, l'honorable député continue de donner son appui à un gouvernement qui persiste à admettre ces articles en exemption de droits, et cela, depuis deux ans et demi.

L'honorable député est très scandalisé de ce que deux membres de la gauche different d'opinion entre eux, c'est simplement horrible. Ne voit-il pas qu'en parlant ainsi il prononce sa propre condamnation? Ne voit-il pas que ce que lui-même condamne en termes très nets, le Gouvernement auquel il donne son appui l'approuve de son côté?

L'honorable député s'afflige profondément de ce que de vilains libéraux de ce côté-ci de la Chambre et une majorité tout aussi détestable au Sénat n'a pas voulu de la création d'une commission du tarif. Sûrement, l'honorable député ne se prend pas au sérieux lorsqu'il fait pareille affirmation; il sait bien que la gauche serait hors d'état d'empêcher l'adoption d'une pareille mesure, si le Gouvernement voulait la faire voter. Sûrement, il n'ignore pas que le Sénat, ce Sénat si foncièrement détestable, n'a jamais tenté d'empêcher le Gouvernement de créer une commission du tarif. Le Sénat s'est borné à dire que le Gouvernement, quant à nommer une commission du tarif, devrait voir à ce qu'aucune proposition de relèvement des droits ne fût mise à l'étude sans qu'au préalable une enquête eût été faite et que certains renseignements eussent été obtenus. L'honorable député déclare que son parti est en faveur d'un régime de protection modérée. Dès lors je ne vois pas comment il pourrait avoir une commission mieux composée que celle suggérée par le Sénat. L'objection que nous faisions à la commission du tarif qu'on avait en vue d'établir, c'est qu'elle était nommée avec le dessein de relever à perte de vue les droits douaniers, ou comme le déclarait un de nos collègues, les élever à une plus grande hauteur que le gibet d'Aman. La seule objection fondée qu'on ait faite à l'amendement soumis par le Sénat, c'est qu'il aurait l'effet d'empêcher le ministère actuel de donner suite à une telle politique.

Personne n'a jamais donné à entendre que l'amendement du Sénat n'était pas acceptable, si ce n'est en raison de cette difficulté quant à la forme qui inquiétait le ministre des Finances; mais, bien entendu, il était facile de parer à cette difficulté au moyen de quelque arrangement. L'honorable député déclare que son parti est en faveur d'un régime de protection modérée. C'est là un terme excessivement élastique.

M. GRAHAM: C'est quelque chose comme la protection adéquate.

M. THOMSON: En effet; mais personne au monde ne pourrait nous donner une définition de ces termes qui soit généralement acceptée. Celui qui croit à l'efficacité d'un tarif de 5 p. 100 dira que 5 p. 100 constitue une protection modérée; et même celui qui une fois déclara qu'il était en faveur de droits protecteurs aussi élevés que le gibet d'Aman dirait probablement de même. Quant à moi, je suis hostile à toute sorte de protection.

M. BURNHAM: Même à la protection de la police?

M. THOMSON: Si l'honorable député de Peterborough a besoin de la protection de la police, je n'ai pas d'objection à ce qu'on la fasse venir. Je ferai une exception en sa faveur. Certes, j'aurais été vivement désappointé si l'honorable député de Peterborough ne m'avait pas interrompu. J'aurais cru qu'il ne me prenait pas au sérieux. Nous savons tous tellement à quoi nous en tenir sur la curiosité de cet honorable représentant, que, s'il garde le silence pendant que nous discutons, nous nous demandons ce qui peut manquer au discours. Le terme de protection modérée est très élastique, mais il n'est aucunement acceptable, étant susceptible de trop d'interprétations; il signifie tout ou rien; il a le sens quelconque que vous voulez bien lui donner.

L'honorable représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt) semble convaincu que les cultivateurs de l'Ouest agréeraient volontiers ce qu'il appelle un régime de protection modérée, pourvu que le ministère actuel ou tout autre consente à faire disparaître les restrictions exagérées. Le discours de l'honorable représentant du Yukon aurait été plus facile à comprendre, à mon avis, s'il avait dit que son parti était en faveur de la protection immodérée et de restrictions immodérées. Je n'aime pas la protection, qu'elle soit modérée ou immodérée; mais je déteste encore beaucoup plus les restrictions, qu'elles soient modérées ou immodérées. Peut-être la proposition de l'honorable député d'Oxford-nord me déplairait-elle moins, si elle était accompagnée de certains tempéraments. Peut-être, nous, habitants de l'Ouest, verrions-nous d'un moins mauvais œil la protection modérée, si elle était accompagnée de l'abrogation dans la mesure où la Chambre peut l'abroger de certaines restrictions dont le but est de nous empêcher d'écouler notre blé, notre avoine, notre orge, notre lin et autres produits aux Etats-Unis et ailleurs. Peut-être ne verrions-nous pas pareille proposition d'un trop mauvais œil pour le moment; du moins nous pourrions l'accepter sous certaines réserves. Vous savez qu'il est une chose à laquelle l'Anglo-Saxon ou le Français ne saurait guère se soumettre, c'est d'être privé de son droit de protester, ou pour me servir du langage vulgaire, de son droit de regimber. Peut-être même serais-je disposé à en causer avec le premier ministre, et, s'il consentait à faire disparaître les restrictions dont je parle, ou à prendre toute mesure en son pouvoir pour que les les restrictions relatives au commerce de nos grains fussent supprimées suivant nos désirs, à agréer avec modération la doctrine de la protection modérée.

Mais nous exigerions que l'on nous concède le droit de regimber modérément au cas où nous ne serions pas satisfaits des concessions que l'on nous aurait faites. Nous voudrions, cependant, tout comme les partisans du système de la protection modérée, définir ce que l'on doit entendre par le droit de regimber d'une façon modérée, afin de donner à cette expression le sens exact que les protectionnistes donnent aux mots: protection modérée.

Il se pourrait ensuite que nous ne regimbions que d'une façon très légère, comme il pourrait se faire aussi, que nous regimberions jusqu'au point de précipiter du pouvoir le Gouvernement actuel. Ce ne serait qu'une ruade modérée, sous les circonstances. Si le premier ministre est prêt à étudier la question, je n'y ai aucune objection, et nous l'étudierons à notre tour un peu plus tard.

Je me propose de discuter aussi brièvement que possible une question en particulier qui est soumise à notre considération; de fait, je désire m'en tenir tout simplement à la question de l'admission du blé en franchise. Le Gouvernement actuel fait preuve du louable désir d'aider nos manufacturiers à se découvrir de nouveaux débouchés où ils puissent exporter les produits qu'ils fabriquent. A mon sens, c'est là une bonne politique, car il est de la plus haute importance que nos exportations ail-

lent toujours en augmentant. Nous importons beaucoup de marchandises au Canada, et le chiffre de nos importations augmente d'année en année, de sorte que nos exportations devraient suivre la même marche ascendante. J'infère des remarques de l'honorable député de Perth-sud (M. Steele) qu'il semble croire que les cultivateurs d'Ontario ne désirent nullement contribuer leur quote-part, lorsqu'il s'agit de trouver de nouveaux débouchés pour le surplus de nos produits. A mon sens, il commet une injustice à l'endroit des cultivateurs ontariens, lorsqu'il essaie de créer une impression de cette nature. Je suis d'opinion que la lettre dont il nous a cité quelques extraits, afin d'établir que les cultivateurs d'Ontario désirent donner aussi peu que possible en retour de ce qu'ils reçoivent, ne laisse pas voir la situation sous son vrai jour.

Je suis certain, au contraire, qu'ils sont désireux de faire leur part, afin de créer pour notre pays un commerce d'exportation florissant. Le ministre des Finances est évidemment d'opinion que les exportations ont un grand rôle à jouer par rapport au développement de notre pays. Si je prends les chiffres qu'il a cités dans son exposé budgétaire, l'autre jour, je constate qu'au cours des onze mois qui se sont terminés au mois de février dernier, nous avons exporté des marchandises manufacturées pour une somme globale de $51,204,162, tandis que nos exportations en fait de produits agricoles, y compris les animaux et les produits en découlant se sont élevées à $241,854,542; nous avons donc exporté 5 fois plus de produits agricoles que de produits industriels. Le Gouvernement est fort désireux,—et il a raison,—d'augmenter notre commerce d'exportation de produits manufacturés. Pour ma part, je crois qu'il serait bien plus facile d'encourager l'exportation de nos produits agricoles. Si le Gouvernement voulait nous accorder un encouragement raisonnable, nous pourrions, à mon avis, doubler nos exportations quant à nos produits de la ferme, et ce serait une excellente affaire pour le pays, à tous les points de vue. Que fait donc le Gouvernement, à l'heure actuelle, en vue d'augmenter nos exportations en fait de produits agricoles? Pas grand'chose, j'ai le regret de le constater. Au lieu de faire des efforts pour augmenter le chiffre de nos exportations agricoles, le Gouvernement passe son temps à essayer de prévenir l'abolition des restrictions artificielles, qui sèment de nombreux obstacles sur notre route dès que nous tendons d'accroître nos exportations. Sous ce rapport, le Gouvernement actuel fait des choses qu'il n'aurait jamais dû faire, et il ne s'occupe nullement de celles qu'il devrait faire. Tous tant que nous sommes, nous rendons hommage à la grande habileté et à l'énergie qui caractérisent le ministre du Commerce et de l'Industrie. En n'importe quel temps, nous le voyons toujours disposé à employer ses brillantes qualités, afin de promouvoir les exportations de nos produits manufacturés, mais quel effort a-t-il jamais tentés, je vous le demande, afin d'accroître les importations de nos produits agricoles?

J'ai bien peur que mon honorable ami soit un peu comme les Pharisiens de l'ancien temps, qui avaient bien soin de payer la dîme, l'anis et le cumin, mais à qui importait peu de transgresser les commandements de la loi. Je ne veux nullement faire des reproches à mon honorable ami parce qu'il a fait des efforts afin d'augmenter les exportations de nos produits industriels, mais je lui reproche d'avoir négligé l'accomplissement de devoirs bien plus importants que cela. Au cours de ses remarques, cet après-midi, l'honorable député du Yukon a fait une assertion assez étrange, lorsqu'il a prétendu que personne n'avait répondu aux arguments que le ministre des Finances a apportés contre la politique de l'admission du blé en franchise. Il est evident que l'honorable député n'a pas écouté ou lu les remarques qu'a faites à ce sujet le représentant de Brandon (M. Aikins). S'il avait lu le discours de son collègue, il aurait constaté que la plupart des arguments du ministre des Finances ont été réduits à néant par le député de Brandon. Si vous me le permettez, je désirerais examiner brièvement quelques-unes des objections qu'a fait valoir le ministre des Finances contre le projet de placer le blé sur la liste des articles admis en franchise. La première objection qu'il a soulevée, c'est que les prix élevés que commande actuellement le blé sur le marché américain ne se maintiendront pas. C'est là une assertion très facile à faire, mais qu'il est très difficile d'établir. Le ministre des Finances est un avocat d'expérience, bien qu'il n'ait pas beaucoup pratiqué sa profession. Or, il sait très bien que le premier devoir d'un avocat lorsqu'il fait une affirmation, c'est de prouver qu'elle est correcte, cependant, il n'a jamais énoncé un seul argument à l'appui de ce qu'il a avancé. La seconde raison qu'il a donnée de son opposition à la mesure, c'est que les

Etats-Unis exportent eux-mêmes de grandes quantités de blé, et, conséquemment, il serait inutile de songer à expédier notre grain sur les marches américains. Le ministre croit-il réellement que cet argument soit sérieux? Les statistiques établissent que même la Grande-Bretagne exporte parfois du blé.

M. MICHEAL CLARK: Chaque fois que l'Angleterre a une récolte hâtive.

M. THOMSON: Parfaitement. S'il fallait s'en tenir à l'argument du ministre des Finances, nous ne devrions jamais expédier de blé sur le marché anglais, vu que parfois la Grande-Bretagne en exporte elle-même en quantités assez considérables. C'est là la meilleure preuve que l'on puisse apporter pour établir combien cet argument est absurde.

Il est bien vrai que parfois les Etats-Unis exportent une certaine quantité de blé, mais, à d'autres époques, les Américains doivent en importer, tout comme plusieurs autres nations. Mais, même en supposant que les Etats-Unis exportent du blé, expédient-ils sur les marchés étrangers la même sorte de blé que celui que nous leur vendons? C'est là un point qui mérite d'être étudié sérieusement. Même au cas où les Américains exporteraient le blé que nous leur vendrions, l'objection serait futile, et s'ils n'exportaient pas notre blé, alors, elle n'a plus du tout sa raison d'être. J'ai suivi avec soin les rapports du marché dans les journaux anglais, durant plusieurs sessions, et j'en suis encore à trouver un seul rapport où l'on cote le blé dur américain. Cependant, chaque rapport nous fournit le prix du blé dur du Manitoba. Si les Américains expédient du blé dur sur le marché de la Grande-Bretagne, pourquoi les rapports du commerce ne le mentionnent-ils pas?

M. W. H. SHARPE: L'honorable député est-il en état de nous fournir les prix comparatifs sur le marché anglais des blés dont il parle en ce moment?

M. THOMSON: Il ne peut être question de prix comparatifs, lorsqu'il n'existe pas de cotes. Je ne suis pas en état de répondre à cette question, et mon honorable ami ne le peut pas plus que moi.

M. SHARPE: Pas même de la sorte de blé dont les prix sont cotés sur le marché de la Grande-Bretagne?

M. THOMSON: J'ai déjà vu des cotes du blé américain, mais l'écart était énorme; je ne saurais fournir les chiffres à mon honorable ami, à l'heure actuelle.

M. SHARPE: Quel est le blé qui commande les plus hauts prix, le canadien ou l'américain?

M. THOMSON: Le blé canadien. Les cotes du blé canadien étaient bien plus élevées, chaque fois que j'ai eu l'occasion de voir ces rapports. Aujourd'hui j'ai lu avec soin les journaux anglais, et je n'ai pu y découvrir une seule cote des prix du blé dur américain, bien que tous contiennent des cotes des prix du blé dur canadien. Voilà qui dispose de cette seconde objection si merveilleuse que personne n'y a répondu en cette enceinte, a-t-on prétendu.

L'objection suivante qu'a soulevée le ministre contre l'admission du blé en franchise, c'est que notre blé perdrait son identité; c'est là une bien vieille histoire. Qu'avons-nous à nous inquiéter si notre blé perd on ne perd pas son identité? Si nous vendons notre blé aux Américains, nous nous soucierons fort peu de ce qu'il pourra bien devenir, une fois que nous en serons débarrassés. Les Américains pourront en faire ce que bon leur semblera. Ils pourront le mélanger avec n'importe quoi, lui conserver ou lui enlever son identité. Pourquoi notre blé ne pourrait-il pas être expédié en transit sur les marchés européens? Les minotiers américains pourraient le convertir en farine, puis expédier ce dernier produit en transit. Cet argument ne signifie rien, et le ministre des Finances le savait fort bien lorsqu'il s'en est servi. Il nous a aussi déclaré que nous ne possédons aucune garantie quant à la stabilité du présent tarif aux Etats-Unis. Mais n'avons-nous pas à expédier notre grain sur le marché anglais et dans nombre d'autres pays, où nous n'avons jamais eu la garantie que le tarif ne serait pas modifié à un moment donné? Existe-t-il un seul pays au monde où l'on puisse se faire octroyer une garantie de cette nature? Je n'en connais aucun. Si l'argument du ministre des Finances vaut par rapport aux Etats-Unis, il doit avoir le même poids par rapport à n'importe quelle nation de l'univers. Je ne crois pas que cet argument ait une grande force. Même en Angleterre, nous n'avons jamais eu de garantie que le tarif ne serait jamais modifié. Là, plus qu'en aucun autre pays, nous sommes menacés de voir imposer des droits sur le blé, si l'on en croit les rumeurs.

On a soulevé contre la politique de l'admission du blé en franchise d'autres objec-

tions qui méritent peut-être plus de considération que celles que je viens de mentionner. On prétend, entre autres choses, que si cette politique est mise en vigueur, elle aura pour effet de causer un tort considérable à nos chemins de fer, si notre blé est admis en franchise sur le marché américain, de si grandes quantités prendront la route des Etats-Unis, que nos chemins de fer en éprouveront un sérieux contre-coup. Je ne vois pas bien comment cela pourrait se faire. A l'heure actuelle, nous exportons en Grande-Bretagne et dans l'est du Canada pour ainsi dire tout le grain que l'on peut y expédier. En réalité, nous exportons notre grain en si grandes quantités sur le marché anglais que les prix sont à la baisse.

Personne ne niera que le Canada produise le meilleur grain qui se puisse trouver dans le monde entier, qu'il a une valeur réellement plus grande qu'aucun autre grain, et, cependant, obtenons-nous de meilleurs prix pour cela sur le marché britannique? Pas du tout. Il existe des blés de qualité inférieure au nôtre, qui commandent de plus hauts prix sur ce marché. La cause de cette anomalie, c'est que nous expédions en Angleterre la provision entière de blé canadien dont la Grande-Bretagne a besoin, tandis que les autres pays n'expédient pas assez de blé de qualité inférieure, et en conséquence, ce blé de qualité inférieure commande de meilleurs prix que le nôtre, parce qu'il n'y en a pas assez.

Je ne puis donc voir comment l'abolition de la restriction qui nous empêche, à l'heure actuelle, d'expédier notre blé sur les marchés américains, pourrait affecter de quelque façon que ce soit les chemins de fer canadiens.

Les agriculteurs de l'Ouest sont prêts à produire tout le grain que le Canada et la Grande-Bretagne accepteront et, si le Gouvernement veut nous faciliter la chose, nous récolterons assez de grains pour le marché américain. Bien plus, si le Gouvernement au pouvoir a assez d'esprit d'entreprise pour ouvrir d'autres marchés, nous alimenterons aussi ces marchés. Le Gouvernement ne se fait réellement pas une juste idée des ressources de l'Ouest et de la quantité de grain que nous pourrions produire même en nous livrant à la culture mixte, afin de grossir le chiffre de notre production.

Le Gouvernement actuel a le devoir de tenter l'impossible pour nous ouvrir non seulement le marché américain mais encore les marchés européens. Quelques-uns des marchés européens importent une certaine quantité de notre grain à certaines époques et il y a tout lieu de croire qu'il serait possible de faire un arrangement commercial avec un pays d'Europe, entre autres. Le ministre du Commerce devrait visiter l'Allemagne et s'y renseigner au sujet des arrangements qu'il pourrait faire avec le peuple allemand et qui nous permettraient d'expédier notre blé en Allemagne, en acquittant un droit moins élevé que celui que nous payons aujourd'hui.

Les traités de commerce sont à l'ordre du jour. Divers pays concluent ensemble des traités de commerce, et il nous importe de marcher sur leurs brisées, si nous ne voulons pas rétrograder. Je vois par les relevés officiels qu'en 1909 nous avons exporté en Allemagne $213,462 valant de denrées alimentaires. Trois années plus tard, cette exportation s'était élevée à $1,853,724 et l'année suivante à $1,509,237. Cela prouve qu'il y a fluctuation dans la demande, comme cela doit fatalement arriver en pareille matière; mais cela prouve aussi que les Allemands sont disposés à augmenter le volume de leurs importations et qu'il y a lieu d'espérer la conclusion d'un traité de commerce avec ce pays. Si pareil arrangement s'effectuait, le blé expédié en Allemagne ou en d'autres pays d'Europe pourrait s'acheminer par les routes canadiennes tout aussi bien que le blé expédié en Angleterre. Le Gouvernement peut donc donner un puissant essor à la culture du blé dans l'Ouest et à son exportation, ce qui viendrait en aide aux chemins de fer canadiens, bien loin de leur nuire.

Une autre raison alléguée contre le dégrèvement du blé, c'est que cela ferait tort à nos minoteries. Cette allégation est-elle fondée? S'il en est ainsi, la chose serait grave.

Le seul minotier que j'ai entendu pérorer dans cette Chambre nous a catégoriquement affirmé que cela ne nuirait pas à l'industrie de la minoterie. La meilleure réponse à cette objection, c'est que les minotiers canadiens peuvent concurrencer les minotiers américains et autres sur les marchés mondiaux et qu'au cours de l'année terminée le 31 mars 1913, ils ont expédié $19,907,959 valant de farine. S'ils réussissent à payer le prix de transport et à faire concurence aux minotiers américains sur les marchés mondiaux, ils peuvent assurément les concurrencer sur les marchés

canadiens où ils ont l'avantage du prix de transport. Il est absurde de supposer autre chose.

La seule autre objection que j'ai réussi à trouver se rattache au son, et elle n'a guère de valeur. Le député de Perth-sud (M. Steele) craint que les cultivateurs ne puissent obtenir suffisamment de son pour nourrir leurs vaches; or, qu'en est-il en réalité? Les ministériels nous disent qu'aux Etats-Unis le prix du son dépasse tellement celui en vogue au Canada que les Etats-Unis absorberaient tout le son que nous produisons et que nos cultivateurs ne pourraient s'en procurer. En réalité, d'après les relevés du commerce, nous importons du son des Etats-Unis, non pas en grande quantité, il est vrai; mais au cours de l'année en question, nous en avons importé des Etats-Unis pour $16,344 valant, ce qui fait voir que l'objection n'a guère de valeur. Mais ce qui prouve que l'argument ne tient pas debout, c'est que les minotiers canadiens, au cours de cette même année, ont exporté pour $1 - 603,795 de son. Preuve que les cultivateurs d'Ontario et d'ailleurs n'ont pas besoin du son que nous produisons déjà; le marché national n'en veut pas, et force est bien aux minotiers de chercher un débouché extérieur pour l'écoulement de leur son. Assurément les propriétaires de vaches laitières, qui demeurent dans les villes ou à la campagne, ne sauraient prétexter la disette de son, alors qu'ils n'utilisent pas même celui qui est à leur disposition.

Quant à la question se rattachant au prix plus élevé que nous obtiendrons pour notre blé, si nous avions libre entrée au marché américain, elle a été assez bien élucidée pour qu'il faille y revenir. Tout esprit dépouillé de préjugés est déjà convaincu de la chose, et quant aux esprits bourrés de préjugés, je ne saurais les convaincre. Mais il est un autre aspect de la question qui mérite étude. A mon avis, il importe non seulement d'obtenir un bon prix pour nos produits agricoles, mais il nous faut en outre de bons et vastes marchés.

La chose est de toute évidence. Deux marchés valent mieux qu'un seul, et trois marchés sont encore préférables à deux. Si le premier marché nous manque, par suite de l'encombrement des produits, alors il faut recouvrir au deuxième ou au troisième et, à mon avis, les trois devraient être à notre disposition. Il y a certainement plus à gagner avec quatre ou cinq marchés qu'avec deux ou trois. Plus il y aura de marchés et plus ils seront vastes, le mieux ce sera pour nos affaires. Un marché restreint offre peu de sécurité et de stabilité, et un marché sans sécurité et sans stabilité tend infailliblement à mettre obstacle à l'essor de notre commerce. C'est là un aspect de la question qui mérite d'être étudié davantage. Les députés le comprendront, il faut que l'Ouest prenne son essor, si l'on veut que le Canada progresse et prospère. La cause réelle de la prospérité dont a joui le Canada, ces années dernières, c'est le progrès de l'Ouest, et enrayez ce progrès, c'est paralyser le progrès et la prospérité de tout le pays. Le progrès de l'Ouest a puissamment contribué, ces années dernières, au progrès d'Ontario et de Québec, et si ce progrès continue, ces provinces en bénéficieront encore davantage, tout autant que les Provinces maritimes. En dépit de tout ce qu'on dit au détriment du chemin de fer de la baie d'Hudson, j'espère que cette route s'ouvrira et qu'elle nous mettra en plus intime contact avec les Provinces maritimes et qu'elles en bénéficieront comme nous.

Citons quelques chiffres indiquant l'essor pris par l'Ouest. En 1900, d'après les statistiques officielles, il y avait 3,597,691 acres en culture, y compris les terres consacrées à la culture du foin, des fourrages et des plantes-racines, comme à celle du grain. Cinq années plus tard, nous avions presque le double en culture, 6,298,288 acres, soit 2,700,597 acres d'augmentation. Les cinq années suivantes, les terres ensemencées atteignirent au delà du double de ce dernier chiffre. En 1910, il y avait 14,412,588 acres en culture, soit une augmentation de 8,114,-300. En 1911, l'accroissement continua, et il y eut 17,136,414 acres en culture, soit une augmentation de 2,723,826 acres. Malheureusement, à cette époque, ce progrès éprouva un arrêt. Je dis que c'est malheureux, bien que quelques collègues soient d'un avis différent. En 1911, nous avions atteint une étape où il devenait évident que notre production de grain répondait aux besoins des marchés qui nous étaient ouverts, et qu'il nous faudrait trouver de plus vastes marchés, sous peine de voir ce progrès cesser.

Sir Wilfrid Laurier, alors premier ministre, comprenant que cette situation existait, prit les mesures voulues pour nous ouvrir de nouveaux marchés, et il conclut avec nos amis d'outre-frontière un arrangement nous permettant d'exporter notre grain aux Etats-Unis en franchise. La convention en question nous assurait un marché libre non seulement pour notre blé, mais encore pour l'avoine, l'orge et autres produits naturels. Malheureusement, notre

honoré chef ne réussit pas à faire adopter cette convention, par suite d'une coalition entre le parti conservateur, les manufacturiers protégés et les capitalistes du pays, nombre de libéraux compris. Je me fais fort de le prédire, monsieur l'Orateur, quand l'historien futur écrira l'histoire du pays pour cette période. il n'y figurera pas de nom plus honoré que celui de sir Wilfrid Laurier qui a fait la tentative de mettre à exécution cette convention. Je n'hésite nullement à le prédire, la page la plus brillante de l'histoire de cette période sera celle qui relatera les efforts gigantesques tentés par l'ancien premier ministre contre des forces si supérieures, pour assurer leurs libertés au peuple canadien, aux cultivateurs et aux classes ouvrières. A mon avis, notre respecté leader a été aussi grand dans sa défaite que dans la victoire.

Poursuivons encore ce récit des progrès de l'Ouest. En 1912, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, il y avait 18,889,260 acres en culture, soit une augmentation de 1,702,846 acres, soit environ un million d'acres de moins que l'année précédente, ce qui indique un recul sérieux.

Mais la dernière page de ce récit est la plus sombre de toutes; car en 1913 il y avait seulement 18,963,200 acres en culture, soit une augmentation de 73,940 acres, soit environ 3 p. 100 de l'augmentation durant la dernière année de l'administration précédente. Quel est l'effet de ce recul pour le pays? Il faut l'avouer, cette rétrogradation de l'Ouest canadien est chose fort grave, non seulement pour l'Ouest, mais pour tout le Dominion.

Donc l'honorable député de Brandon a parlé de la franchise du blé. Il nous a dit qu'il avait reçu un mandat des cultivateurs de l'Ouest. Les comptes rendus des journaux disent qu'après avoir présenté ses arguments à propos de la franchise du blé l'honorable député a déclaré d'une façon magnanime qu'il était prêt à s'incliner devant la volonté de la majorité. Il n'est pas à son siège, sans quoi je lui aurais demandé de quelle majorité il voulait parler. Voulait-il parler de la majorité de la population du Canada, ou de la majorité de la Chambre? S'il s'agit de la première, comment sait-il que la majorité est opposée à cette extension de notre marché. Si ce compte rendu est exact, je soupçonne qu'il pourra revenir sur nous, après toutes ces belles paroles. S'il veut parler de la majorité de la Chambre, comment sait-il ce que pense la majorité, à moins que chaque député ne vote comme il pense.

[M. L. Thomson.]

Mon honorable ami de Brandon a cité un proverbe à mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff): On ne considère pas ce qui est dit, mais bien ce qui est fait. Si mon honorable ami de Brandon et d'autres collègues de l'Ouest sont disposés à revenir sur cette question, je leur rappellerai que ce proverbe est bien vrai et qu'ils devraient le retenir—ce n'est pas ce qu'ils diront, mais ce qu'ils feront, que l'on appréciera quand ils retourneront dans l'Ouest.

Je désire parler aussi de la réduction du tarif sur les machines agricoles. En général, les dégrèvements sont bien importants pour nous dans l'Ouest, mais, pourtant, en comparaison de la suppression des restrictions mises à notre commerce, leur importance est moindre. On nous a souvent dit ici, et mon honorable ami de Perth-sud (M. Steele) nous l'a encore répété, qu'entre 1878 et 1896 le gouvernement conservateur avait fait des réductions énormes sur les droits de douane. Comment sont-ils arrivés à réduire ces droits? Simplement parce qu'ils les ont élevés d'abord et qu'ils les ont réduits ensuite. S'ils désiraient s'attribuer le mérite de cette réduction sur cette base, je m'étonne qu'ils n'aient pas élevé d'abord les droits à 100 p. 100 avant de les abaisser à 20. Cela ferait assurément beaucoup mieux de dire que les droits ont été réduits de 80 p. 100 plutôt que de dire qu'ils ont été réduits de 15 p. 100.

Mais qu'ont fait les amis de nos honorables adversaires quand ils étaient au pouvoir durant la période en question? Je crois pouvoir dire avec exactitude qu'ils ont trouvé les droits sur les machines agricoles généralement fixés à 17½ p. 100 et ils les ont élevés à 35 p. 100, taux qu'ils ont maintenus pendant presque tout le temps de leur administration. Ils ont fait une réduction sur quelques-uns des droits, mais pas sur tous. Ils en ont réduit à 30 p. 100, à 25 p. 100 et à 20 p. 100. C'est bien simple de se vanter ainsi, mais je crois que ceux qui le font doivent se cacher pour rire. Quand l'administration précédente est arrivée au pouvoir elle a trouvé les droits sur les machines agricoles établis sur une échelle qui allait de 20 à 30 p. 100. Elle les a réduits en général de 20 à 17½ p. 100 et d'autres de 30 à 25 ou 20 p. 100. Il peut y avoir quelques articles spéciaux pour lesquels ce n'est pas exact, mais, d'une façon générale, c'est ce qui a été fait. Vous devez vous souvenir que l'ex-gouvernement a fait une tentative pour réduire ces droits, quelques-uns de 2½ p. 100 et d'autres de 5 p. 100, mais, par suite

de l'intervention des grands intérêts et de ceux qui appuient le Gouvernement actuel, les changements n'ont pas été effectués. Si les droits n'ont pas été diminués, ce n'a pas été la faute de l'administration libérale, mais celle de ses adversaires.

Nous entendons parler des réductions proposées dans le discours du budget et faire des comparaisons en vue de nous porter à croire que ces réductions sont de beaucoup plus importantes que celles qui auraient été obtenues par l'adoption de la convention de réciprocité. Les dégrèvements proposés affectent trois articles seulement: les faucheuses, les moissonneuses et les lieuses. La convention de réciprocité atteignait dix-sept ou dix-huit articles sur lesquels, à l'exception de quatre, la réduction était de 5 p. 100, la même qui est proposée dans le budget et sur quelques autres articles de 2½ p. 100.

On nous a dit alors que les réductions étaient insignifiantes et d'aucune utilité pour le public. Je constate qu'à la fin de l'exercice 1911, le 31 mars, nous avions importé des moissonneuses, l'article le plus important du projet de dégrèvement actuel, pour une somme de $215,129. Mais nous avons importé six ou sept fois autant en charrues, $1,371,234, et le droit sur les charrues n'est pas touché dans l'exposé budgétaire, alors qu'il devait y avoir une réduction de 5 p. 100 en vertu de la convention de réciprocité. Il en est de même des batteuses à trémies dont nous avons importé pour $2,176,077, plus de dix fois autant que de lieuses. En présence de tout cela, je ne vois pas comment on peut prétendre que les réductions actuelles soit comparables à celles qu'offrait la réciprocité. On nous a dit que ces dernières étaient insignifiantes, sans valeur et qu'elles ne valaient pas la peine qu'on s'y arrête. Si c'est vrai, que dire de celles que l'on propose? Je n'admets pas qu'elles étaient sans valeur. Nous devrions recevoir avec reconnaissance les petits avantages que nous offre le Gouvernement, car c'est tout ce que nous recevons de lui. Nous sommes reconnaissants pour les petites faveurs qu'il nous a faites, mais nous le serions davantage s'il voulait nous accorder quelque chose qui en vaille la peine. En disant que nous sommes reconnaissants pour ces faveurs, que nous serions heureux d'avoir une plus grande réduction sur les droits des machines agricoles et autres articles, je veux que l'on comprenne bien que rien ne peut être accepté pour remplacer ce à quoi nous avons droit—un marché en franchise pour nos produits, la possibilité d'expédier librement, sans restriction, sur le marché, notre blé, notre orge, notre lin, notre avoine et autres produits, partout où la population d'un autre pays est prête à les recevoir.

M. DONALD SUTHERLAND: (Oxford-sud): Monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter le ministre des Finances pour le tableau qu'il a fait à la Chambre de la situation financière du Canada durant l'exercice écoulé Malgré l'humeur noire et les apparences de désespoir de nos adversaires, malgré la dépression qu'ils prétendent exister d'un bout à l'autre du Canada, le ministre des Finances a pu nous faire part d'un excédent.

Le dernier orateur (M. Levi Thomson) ou celui qui l'a précédé parmi nos adversaires (M. Nesbitt) a admis que durant les trois années dernières, il y avait eu des excédents d'un montant total de $93,000,000, et c'est la seule plainte qu'on a pu faire à propos des conditions financières du pays. J'imagine quel gémissement auraient poussé nos amis de l'opposition s'il y avait eu un déficit. Mais nous sommes heureux de savoir qu'il y a eu un excédent. Etant donné un héritage comme peu de gouvernements en ont reçu—un héritage de plusieurs années d'extravagances sans limites et aveugles—je crois que nous méritons des félicitations pour la situation financière dans laquelle nous nous trouvons. Comme résultat de cet héritage qui nous a été laissé par nos honorables adversaires, nous sommes en face d'un problème qui ne s'est jamais présenté au peuple de ce pays, un problème qui donnera assez d'inquiétude au Gouvernement, mais qu'il résoudra, je n'en doute pas, à la satisfaction générale.

J'ai été très impressionné par le ton qu'a pris le débat jusqu'à maintenant. Presque sans exception les députés de l'Ouest ont pris la parole et ont discuté les questions qui intéressent la population en s'occupant de leur province seulement et en ignorant les autres régions du Canada. Je regrette de constater que nous ne sommes pas encore assez avancés pour comprendre que nous formons un peuple uni avec un but commun en vue, avec un idéal que nous nous efforçons tous d'atteindre et que nous voulons obtenir dans l'intérêt du peuple tout entier. Naturellement, nous devons donner et recevoir, nous devons faire parfois des sacrifices dans l'intérêt du pays qui se changeront finalement en avantages pour tous. Je regrette donc que certains de nos adversaires ait employé un pareil ton pour discuter les questions soumises à la Chambre.

L'honorable député de Qu'Appelle a pris cette attitude et il a été même assez loin pour dire que les gens de l'Ouest récolteront du grain pour l'est du Canada, mais aussi pour d'autres pays. En apparence le but et l'objet des députés de l'Ouest est de récolter du blé pour nourrir la population de l'Europe. Ils oublient complètement que la population du Canada doit être nourrie; ils oublient que nous avons un marché intérieur qui est alimenté par le peuple avec lequel nos adversaires ont voulu entrer en relations plus intimes. Le meilleur marché au monde est notre marché intérieur, ne perdons jamais cela de vue. Nous avons permis à la population de la Nouvelle-Zélande de nous envoyer du beurre—bien plus, nous avons permis que le peuple d'Irlande expédie ici des pommes de terre pour nourrir le peuple du Canada. Aux Etats-Unis on produit du mouton qui est consommé par le Canada; on y élève des chevaux qui sont employés sur les fermes canadiennes. Et nous nous levons tranquillement et disons: récoltons du blé; le blé est le but et l'objet de notre existence; si nous avions des marchés libres, voyez ce que nous ferions. Puis viennent les lamentations: mais nous ne pouvons pas produire du blé pour le prix que nous en recevons maintenant. J'ai été un peu surpris cet après-midi d'entendre l'honorable député de la division nord du comté que je représente (M. Nesbitt), dire: Dans Oxford-nord, nous cultivons du blé pour la paille, nous ne le cultivons pas pour le grain.

Le blé n'est pas un article si important après tout; c'est surtout pour avoir la paille que nous le cultivons dans le comté d'Oxford. Mon honorable ami me permettra de lui dire que le comté d'Oxford produit le plus beau blé du monde; le rendement est de 35 à 40 boisseaux par acre et nous vendons ce blé $1.01 le boisseau. Mon honorable ami dit encore que si le tarif était aboli, Ontario ferait venir son blé du Kansas. C'est exactement ce qui aurait lieu, mais dans Ontario, nous ne voulons pas du blé du Kansas; nous voulons produire notre propre blé et nous voulons de plus que tous les produits qui en dérivent restent dans le pays. A ceux qui parlent tant de la culture du blé, je dirai que la production de ce céréale n'est pas la seule condition du succès en agriculture. La culture du blé n'est pas la base de l'agriculture au Canada. Si l'on étudie l'histoire de l'agriculture dans les pays européens, on constate que c'est après avoir renoncé à la culture exclusive des céréales, pour faire de la culture variée et de l'élevage, que les cultivateurs ont réalisé les bénéfices les plus considérables. Nos honorables amis de l'Ouest disent que nous ne devons pas parler de ces questions et que nous ne connaissons pas les conditions qui existent dans cette partie du pays. Je crois que c'est l'honorable député de Provencher (M. Molloy) qui disait, il y a quelque temps, en parlant de l'admission en franchise du blé: Le cultivateur des provinces de l'Est peut faire de la culture variée tant il voudra, mais dans l'Ouest, nous n'entendons pas nous astreindre à un travail qui dure du 1er janvier au 31 décembre et qui oblige à se lever de bonne heure et à se coucher tard. Nous voulons une occupation plus facile que celle-là et nous cultivons du blé. Pour le cultivateur de l'Ouest, c'est du blé et toujours du blé, tous les jours de l'année. J'ai entendu des cultivateurs de l'Ouest se plaindre, après quelques années seulement de séjour dans les prairies. En arrivant, ils avaient trouvé des terres prêtes à être labourées et en avaient épuisé la fertilité accumulée depuis des siècles, sans se préoccuper des résultats.

Ce mode de culture sera inévitablement la ruine du pays. L'honorable député de Kent (M. McCoig) disait l'autre jour: Si nous ne permettons pas aux cultivateurs de l'Ouest d'exporter leur blé aux Etats-Unis, ils feront de la culture variée et qu'arrivera-t-il? Ils élèveront des porcs et des bestiaux qu'ils expédieront par milliers et dizaines de milliers dans Ontario et cette province sera bientôt inondée des produits de l'Ouest. Si cela arrivait jamais, la lutte serait certainement très intéressante, mais je ne redoute rien de cette nature.

L'honorable député de Qu'appelle se plaint de ne pas pouvoir vendre son blé aux Etats-Unis. Il peut cependant l'expédier dans la république voisine sans payer de droits. Il n'a aucune inquiétude à avoir de ce côté. Qu'il se mette résolument à l'ouvrage, comme les autres cultivateurs du pays et qu'il surveille attentivement son affaire; qu'il exploite sa ferme comme un cultivateur intelligent doit le faire, non comme un mineur exploite une mine, et il s'apercevra que ses embarras ne sont pas aussi grands qu'il le suppose. En dépit de leurs fatigantes lamentations sur les avantages que nous aurait procurés la réciprocité. . .

M. LEVI THOMSON: Je demanderai à mon honorable ami s'il a visité l'Ouest et s'il a vu ma ferme. Osera-t-il soutenir qu'il cultive mieux que moi.

M. SUTHERLAND: Je ne parle pas de votre ferme, mais de vos arguments, et je dis que vous pouvez expédier votre blé aux Etats-Unis et en obtenir un prix plus élevé, sans avoir de droits à payer. Vous pouvez nourrir des animaux avec votre blé et vendre vos animaux aux Etats-Unis où ils seront admis en franchise. On nous parle sans cesse du vaste marché que nous aurions de l'autre côté de la frontière et, cependant, le tarif actuel des Etats-Unis nous donne tous les avantages que nous aurait assurés la réciprocité, sans aucun des désavantages et, cependant, les cultivateurs de l'Ouest ne veulent pas en profiter. Ils ne parlent que du blé, du blé, toujours du blé, rien autre chose que du blé.

Dans Ontario, nous cultivons beaucoup de blé et ce n'est pas seulement pour avoir la paille, mais nous savons aussi qu'il y a d'autres genres de culture qui donnent de meilleurs profits et c'est pour cette raison que nous cultivons beaucoup moins de blé qu'autrefois. J'admets cependant que le sol vierge de l'Ouest canadien est riche et fertile.

J'ai été frappé des remarques du professeur Robertson devant le comité de l'agriculture, il y a un an ou deux. Il a expliqué que la commission de conservation avait constaté que dans les plus anciennes parties du Manitoba, le rendement des fermes tend à diminuer d'année en année. Il fallait nécessairement s'y attendre, mais si le prix du blé tombe jamais assez bas pour que le cultivateur de l'Ouest n'y trouve plus aucun profit, je n'ai aucun doute qu'il sera assez intelligent pour trouver un moyen pour se tirer d'affaire.

Je me plais à reconnaître que la population des provinces de l'Ouest ne le cède à celle d'aucun pays. C'est une population jeune et vigoureuse, mais je sais aussi que beaucoup de cultivateurs partis d'Ontario sont allés dans l'Ouest avec l'intention d'y prendre des terres et de cultiver du blé pendant quelques années, puis de vendre leurs fermes avec un fort bénéfice et retourner au pays. C'est un état de choses regrettable et je n'ai aucun doute que ces cultivateurs, après avoir habité l'Ouest pendant quelques années, changeront d'idée. L'Ouest canadien n'est pas un pays que l'on déserte, volontiers, après l'avoir habité. C'est un pays plein d'attractions et je serais le dernier homme à vouloir quoi que ce soit qui fût de nature à retarder les progrès de nos amis de l'Ouest.

L'honorable député de Qu'Appelle nous a dit que les Américains expédiaient du son au Canada. J'ai ici un extrait du "Globe" de Toronto, du mois de janvier dernier, et je vois que le son se vendait de $2 à $3 par tonne plus cher aux Etats-Unis qu'au Canada, et ce renseignement est exact. Dans mon comté, bien que nous récoltions beaucoup de paille, nous importons des milliers de tonnes de son et de recoupe, tous les ans, pour les besoins de l'industrie laitière. Je crois que mon comté est un de ceux qui importent les plus grandes quantités de son et de recoupe et les honorables députés de la gauche prétendent que nous ne pouvons pas avoir de minoteries au Canada et que c'est aux Etats-Unis que nous devons faire moudre notre blé. Ce que les Américains peuvent faire, les Canadiens peuvent le faire également, si seulement on leur donne le temps nécessaire. Ce serait un grand malheur si nous devions être privés de tous ces produits des minoteries qui servent à la nourriture des troupeaux et qui assurent la prospérité de l'agriculture.

J'admets que nous avons le désavantage de ne pas pouvoir produire le maïs aussi facilement qu'aux Etats-Unis, si on en excepte quelques comtés de l'ouest d'Ontario. Le comté que représente mon honorable ami (M. McCoig) produit d'aussi beau maïs que celui qu'on peut trouver dans n'importe quel pays et nous avons déjà donné la preuve que nous pouvons élever les plus beaux animaux qu'il soit possible de voir. L'Ouest canadien a également fait ses preuves sous ce rapport. Des troupeaux ont été exposés à Chicago, à côté de troupeaux venus de toutes les parties du monde et il a été constaté que le grain de l'Ouest produit des viandes comparables à tout ce que l'on peut trouver de mieux ailleurs. Je n'ai aucun doute que d'ici à quelques années, les embarras actuels disparaîtront.

Je n'ai pas été peu surpris d'entendre l'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) déclarer que nos minotiers sont incapables de faire concurrence à ceux de la Grande-Bretagne. Je ne concois pas qu'il en puisse être ainsi, avec nos splendides pouvoirs hydrauliques, les nombreux avantages naturels que nous possédons. Je crois que l'une des raisons que l'on allègue pour expliquer cette impuissance de notre part, c'est

que les taux de transport océanique nous sont défavorables. Si les taux de transport constituaient le véritable grief de nos honorables amis de la gauche, leurs plaintes seraient plus raisonnables et plus compréhensibles que celles qu'ils nous font entendre aujourd'hui.

Le jour où le ministre des Finances a prononcé son exposé budgétaire, le "Globe", de Toronto, annonçait la nouvelle en première page et ajoutait que l'honorable député d'Halifax (M. A. K. Maclean) lui répondrait et proposerait un amendement comportant l'admission en franchise du blé et des instruments aratoires. J'ai été quelque peu surpris de voir qu'aucun amendement n'était proposé et plus surpris encore d'apprendre que mon honorable ami, au lieu de répondre au ministre des Finances, demandait le renvoie du débat jusqu'après les vacances de Pâques. Il réussit à obtenir que le débat fût renvoyé au lendemain. J'ignore si nos honorables adversaires ont tenu des conciliabules et s'ils ont décidé quelque chose. Si je ne les connaissais pas aussi bien, je croirais que leur désir était de ne pas proposer d'amendement, mais je suppose que pour sauver les apparences, ils en proposeront un, même s'il ne doit exprimer que leur opinion du moment.

Nous nous rappelons tous les négociations qui ont eu lieu à Washington, entre deux membres de l'ancien gouvernement canadien et les représentants du gouvernement américain. Nos ministres furent invités à se rendre à Washington et je ne doute pas que nos voisins les aient reçus avec cette large hospitalité dont ils sont coutumiers. Plus tard, au cours de la campagne électorale de 1911, nous avons voulu citer des déclarations faites par des citoyens éminents de la république voisine, au cours de l'élection générale, mais nos adversaires nous répondaient que ces déclarations étaient fausses et inexactes.

Je m'étonne, aujourd'hui encore, de constater que les honorables membres de la gauche estiment qu'on ne les a pas traités de la façon voulue, après même que le peuple eût exprimé son sentiment sur la question de réciprocité dans le combat—non, je dirai les élections de 1912. On nous a dit jusqu'à présent que pour Ontario, la question en jeu n'était pas la réciprocité et qu'on avait fait appel à la passion et à la calomnie pour influencer les électeurs de cette province. Au cours de ma vie publique, qui compte déjà plusieurs années, je n'ai jamais assisté à une élection faite sur une seule question que le peuple devait résoudre et je n'ai jamais vu un changement d'opinion publique aussi accentué que l'a été celui qui s'est produit aux élections générales de 1911. La réciprocité était en jeu et c'est sur ce problème que la population de l'ouest d'Ontario s'est prononcée. Les déclarations d'hommes éminents des Etats-Unis sur le but qu'ils voulaient atteindre par cette convention de réciprocité ont été confirmées en tous points. Par qui? Par un homme de l'importance de l'exprésident des Etats-Unis, M. Taft. Heureusement pour nous, nous connaissons le but que le gouvernement des Etats-Unis voulait atteindre, lorsqu'il invitait ces deux représentants naïfs de se rendre à Washington pour exercer sur eux la pression la plus forte, ce qu'il a certainement fait.

Je tiens à citer un paragraphe de la lettre que l'ancien président Taft a adressée au colonel Roosevelt et que son auteur a lui-même rendue publique, le 25 avril 1912. Je suis certain que nous désirons tous réveiller nos souvenirs, quant au but réel de celui qui remplissait alors la fonction de président des Etats-Unis. Dans sa lettre, le président Taft disait:

> L'adoption du libre-échange augmenterait rapidement le coût de la main-d'œuvre dans les parties du Canada où il est moins élevé, de sorte que l'état de choses serait semblable. La réciprocité pourrait d'abord contribuer à diminuer quelque peu le coût des produits alimentaires, mais elle assurerait certainement un approvisionnement beaucoup plus considérable et elle empêcherait les fluctuations du marché. Entre temps, le volume des produits canadiens que nous recevrions établirait entre l'ouest du Canada et les Etats-Unis un courant commercial qui ne ferait du Canada qu'une succursale des Etats-Unis. La réciprocité ferait de Chicago et de New-York les centres des transactions importantes du Canada, du crédit des banques de ce dernier pays et le reste, et elle augmenterait grandement les commandes du Canada pour nos manufacturiers. Je vois qu'on invoque ces motifs, au Canada, comme un argument contre la réciprocité, et je crois que cette raison est valable.

Le colonel Roosvelt, dans la réponse qu'il a adressée à M. Taft, le 12 janvier 1911, disait:

> Mon cher président.—Il me semble que ce que vous proposez de faire à l'endroit du Canada est admirable, à tous les points de vue.

La violence de la dernière élection présidentielle nous a fait connaître le but que les Etats-Unis ont voulu réellement atteindre en désirant ce traité qui fut conclu en un pays étranger. Avec des représentants du Gouvernement canadien,

plus tard, le parti libéral a tenté d'imposer ce traité à la population du Canada, sans lui fournir l'occasion de dire si elle l'acceptait ou si elle n'en voulait pas.

Grâce à l'énergie déployée par le très honorable premier ministre actuel, le parti libéral n'a pu agir à sa guise, en cette circonstance. Il fut forcé d'en appeler aux électeurs du pays qui prononcèrent leur verdict et, aujourd'hui, nos adversaires ne sont pas assez beaux joueurs pour se lever et pour accepter leur sort comme des hommes.

Je veux parler brièvement d'une autre question qui se rapporte au marché des Etats-Unis. L'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt), vous l'avez constaté, monsieur l'Orateur, se pose en autorité sur presque tous les sujets qui se présentent. Il a fait, cet après-midi, une attaque contre l'honorable ministre des Finances, qu'il a accusé d'avoir manqué de prescience, en ne prévoyant pas que l'argent deviendrait plus commun, avant longtemps. Il dit: Dans mon commerce, à Woodstock, je prête de l'argent—vous comprenez, il est prêteur d'argent—et nous nous attendions à voir l'argent circuler plus facilement. Et il a blâmé le ministre des Finances pour avoir négocié des emprunts à longs termes, alors qu'il aurait pu obtenir plus de succès, plus tard. L'honorable député s'est posé alors au manufacturier et il a déclaré que, confrère manufacturier, il a dit aux fabricants de Woodstock qu'ils commettaient une grave erreur en combattant la réciprocité. Toujours au cours de la même harangue, il a posé au cultivateur—au cultivateur qui récolte le blé pour la paille. Je ne fatiguerai pas la Chambre en faisant d'autres extraits du discours que l'honorable député a prononcé, cet après-midi, mais je veux faire allusion à un discours qu'il a prononcé, lors du débat engagé sur l'adresse en réponse au discours du trône. Il a dit, en cette circonstance: Les cultivateurs—je les connais, je suis des leurs —ne veulent pas le libre-échange ni de chose semblable. Lisons les Débats et voyons ce qu'il a dit à propos des cultivateurs:

> Ils ne craignent pas l'enlèvement de ces droits; ils consentent volontiers à ce qu'on les fasse disparaître. Ce qu'ils demandent, c'est un marché ouvert et des transports à bon marché; qu'adviendra-t-il de l'industrie du fromage?

La semaine dernière même, on a mis sur le marché de Watertown, New-York, 3,000 boîtes de fromage qu'on a vendues 12¼ cents la livre, alors que de ce côté-ci de la frontière, en face de Watertown, les acheteurs de fromage devaient payer 13¼ à 13½ cents et même 13¾ cents la livre de fromage, ce qui représente de $1 à $1.25 par boîte.

Ce qui revient à dire que le fromage canadien a rapporté de 1 cent à 1½ cent par livre de plus que ce qu'a rapporté le fromage américain. Cependant, l'honorable député demande ce qu'il adviendrait du fromage si nous avions le libre-échange! Il a dit encore que nous expédions du lait aux grandes villes des Etats-Unis. J'admets que, si l'accès à ces grands centres est très facile, nous pouvons vendre le lait et à un prix élevé, mais malheureusement tous les cultivateurs ne se trouvent pas établis aux endroits où l'on peut faire ce commerce. Nous avons des millions de dollars placés dans l'industrie fromagère, en ce pays, et notre fromage jouit, dans la mère patrie, d'une réputation qui excuse les acheteurs de payer ce produit un et même un cent et demi plus cher qu'ils ne paient le fromage des Etats-Unis. N'importe-t-il pas de conserver cette réputation? Je ne crois pas que nous puissions permettre qu'elle se perde, je n'estime pas non plus, en dépit des arguments invoqués par l'honorable député de qu'Appelle (M. L. Thomson), qu'il nous incombe de souffrir que notre blé perde son identité. Il dit: Que nous importe la réputation de notre blé, si nous le vendons un prix élevé? Mais durant combien de temps aurons-nous ce prix, si nous ne conservons pas à ce produit la réputation dont il jouit maintenant? Nonobstant les centaines de millions de dollars que nous avons dépensés à l'établissement de moyens de transport, en ce pays, les honorables membres de la gauche sont prêts à faire prendre à notre commerce d'exportation la route des Etats-Unis, favorisant ainsi les industries de ce dernier pays.

Ils s'attaquent ensuite à la question des instruments aratoires, et ils dénoncent l'iniquité des prix que les cultivateurs de l'ouest du Canada doivent payer lorsqu'ils achètent quelques-uns de ces articles.

Je me rappelle le temps où l'on avait l'habitude de payer de $200 à $225 une moissonneuse vieux type. Aujourd'hui on paie $140 une lieuse perfectionnée et tous ses accessoires.

L'honorable représentant de Bonaventure (M. Marcil) a fait allusion, en ces termes, dans le discours qu'il a prononcé hier, à la politique qui a développé ces industries au Canada:

Je demande à ce Gouvernement de s'en tenir à sa politique qualifiée de nationale, ainsi que c'était la fin que se proposait d'atteindre son grand chef sir John Macdonald. Ils ne sont pas très généreux, nos amis de la droite, car ils ne reconnaîtront pas que nous avons grandement perfectionné la Politique nationale.

Cette politique, qui est en vigueur depuis 35 ans environ, est la politique qui a développé, en ce pays, les industries manufacturières que nous avons, aujourd'hui, et qui a établi l'un des meilleurs marchés que nous trouvons dans l'univers, et je crois sincèrement que les manufacturiers canadiens d'instruments aratoires ne réclament pas de prix exorbitants pour les articles qu'ils mettent sur le marché. Si les honorables membres de la gauche voulaient se conformer à l'attitude qu'ils ont tenue, l'an dernier, ils ne réclameraient pas à grands cris l'abolition des droits sur les instruments agricoles. Tout le temps qu'a duré le débat sur le bill naval, ils n'ont cessé de protester contre l'iniquité qu'il y avait de faire construire des dreadnoughts, en Angleterre, puisqu'il serait facile de construire ces navires au Canada, à un coût moins élevé d'un tiers. Mes honorables amis de la gauche étaient alors de fervents partisans de la protection. Ils proclamaient qu'on devait construire ces navires de guerre au Canada, et dépenser cet argent au Canada; ils ajoutaient que cela seul leur convenait. Aujourd'hui, ils sont prêts à permettre aux fabricants des Etats-Unis de nous fournir les machines aratoires dont nous pouvons avoir besoin. Je ne puis concevoir de parti politique se suicidant lui-même, ainsi que le parti libéral tente de le faire. Je ne crois pas que nous devrions le prendre au sérieux; je n'imagine pas que ce parti se prenne lui-même au sérieux. Je crois qu'à l'exemple de Micawber il est toujours dans l'attente que quelque chose va se produire. Je suis convaincu qu'il se réjouirait jusqu'à en mourir si quelque calamité fondait sur le peuple du Canada, ce qui lui permettrait de signaler le fait comme étant la conséquence des élections générales du 21 septembre 1911.

Mes honorables amis de la gauche semblent s'effrayer grandement au sujet de la culture mixte. Je vois sourire l'honorable représentant de Kent-ouest (M. McCoig). Je ne pense pas qu'il désirait grandement que cette province fût envahie par ces cochons sauvages de l'ouest du Canada.

Qu'est-il arrivé? Au cours de la campagne de 1911, j'ai dit qu'il était certain qu'il y avait des articles que nous vendrions aux Etats-Unis à un prix plus élevé que ne le serait celui que nous en obtiendrions au Canada; mais que, si l'on tenait compte de l'ensemble du résultat final, nous nous trouverions à perdre par le traité de réciprocité. Il fut un temps, dans l'histoire de ce pays, où la protection était d'une valeur tangible pour nos cultivateurs et ce fut seulement alors que les Etats-Unis manifestèrent le désir de conclure un traité de réciprocité avec le Canada. Lorsque les Etats-Unis rappelèrent l'ancien traité, sans une minute d'avis, après avoir développé le commerce entre les deux pays, nous dûmes trouver d'autres débouchés commerciaux. Il est certain qu'au cours de ce laps de temps la population du Canada aurait approuvé la réciprocité. Mais si ce traité n'avait pas été abrogé alors, je suis absolument convaincu que le Canada serait devenu une succursale des Etats-Unis, ou que nous n'aurions pas vu s'établir les industries manufacturières que nous comptons, aujourd'hui, au Canada.

Les honorables membres de la gauche se demanderont si le marché des Etats-Unis ou si celui du Canada est le plus avantageux. Je citerai les chiffres se rapportant aux années 1912 et 1913, quant à quelques articles de production agricole qu'on vend, dans les deux pays, sous le présent tarif.

En 1912, nous avons importé 19,830 chevaux des Etats-Unis et y en avons vendu 4,160. On nous vantait le débouché que nos chevaux trouveraient aux Etats-Unis au moment même où nos voisins nous en vendaient en dépit d'un droit très élevé et en inondaient notre marché, aux besoins duquel nous étions cependant capables de pourvoir. En 1913, les Etats-Unis nous vendaient 16,813 chevaux tandis que nous leur en fournissions 1,770. Je me rappelle fort bien qu'au cours de la campagne qui se fit sur la réciprocité commerciale, alors que l'on vendait à Toronto et en d'autres parties du Canada des moutons de provenance américaine, les libéraux prétendaient qu'ils ne s'agissait là que d'une machination conservatrice, que l'on avait importé ces moutons dans le but de faire échec au parti libéral et qu'on les vendait à perte dans la province d'Ontario. Mais qu'a-t-on constaté au cours des deux années qui suivirent? En 1912, nous importions 192,530 moutons des Etats-Unis et y en exportions 10,940; en 1913, nous leur en achetions 229,713 et leur en vendions 5,340. Ces données ne sont assurément pas de nature à réjouir celui qui est obligé de cultiver le blé avec profit

ou perte, mais ce sont là des faits dont nos cultivateurs se rendent compte en dépit des sornettes que mes honorables amis de la gauche leur débitent de temps à autre.

En 1912, nous achetions aux Etats-Unis 1,665,893 livres de mouton et d'agneau et leur en vendions 31,993 livres; en 1913, nous leur en achetions 4,284,300 livres et leur en vendions 34,340. En 1912, les Etats-Unis nous vendaient 11,223,961 livres de lard et de jambon et nous en achetaient 82,240 livres; en 1913, ils nous en vendaient 13,501,726 livres et nous en achetaient 154,630.

L'honorable représentant d'Huntingdon (M. Robb) appelait l'autre soir l'attention sur l'excellent débouché que les Etats-Unis constituent pour notre beurre et notre crème. Je lui demandai s'il était capable de nous dire quelle quantité de beurre les Etats-Unis ont exportée au Canada: il ne put le faire. Il n'exposait qu'un seul aspect de la situation; quant à moi, je fais voir les deux côtés de la médaille: de cette façon chacun pourra tirer ses conclusions.

En 1912, nous avons acheté 929,318 livres de beurre aux Etats-Unis et y en avons vendu 590,480 livres; en 1913, nous en importions 1,100,431 livres et y en exportions 304,503. En 1912, nous avons importé 2,139,944 livres de beurre de la Nouvelle-Zélande et 700,900 de la Grande-Bretagne.

Tout ce beurre se vend au Canada, et cependant il se trouve encore des gens pour réclamer la création d'un nouveau débouché. Ce dont les cultivateurs du Canada ont plus particulièrement besoin à l'heure actuelle, c'est une somme de protection susceptible de les garder du bon marché de la production et de la main-d'œuvre étrangères. Aujourd'hui, à la séance du comité de l'agriculture, j'ai eu le très grand plaisir de voir le ministre du Revenu de l'Intérieur proposer la mise à l'étude d'un projet de loi tendant à rendre applicable aux produits de l'érable les dispositions de la loi des aliments purs. Il y a quelques semaines, le ministre de l'Agriculture saisissait le même comité d'un projet portant interdiction de la vente des contrefaçons du beurre et d'autres produits canadiens. Je félicite le Gouvernement d'avoir pris l'initiative de ces mesures législatives dans l'intérêt de la classe agricole du Canada.

Il est bon d'examiner notre situation de temps à autre afin de savoir où nous en sommes et où nous allons. Le Canada possède une vaste étendue de terres d'une rare fertilité dont la colonisation et la mise en valeur doivent être entourées de beaucoup de prudence et de soin si l'on veut se garder des dépenses inutiles et obtenir les résultats les plus satisfaisants. S'il est un fait que l'histoire établit clairement, c'est bien que la grandeur durable d'une nation dépend nécessairement, en fin de compte, du caractère de sa population rurale plutôt que de toute autre chose. Si nos fermes venaient jamais à passer aux mains de cultivateurs d'un type inférieur à celui des exploitants actuels, ce serait un très grand malheur pour le Canada. Il est impossible de ne pas remarquer le malaise qui règne depuis un certain nombre d'années au sein de la population agricole des anciennes provinces.

Prenons comme exemple la province d'Ontario, dont les conditions me sont plus familières que celles des autres. Le dernier recensement décennal révèle trop clairement un état de choses qui ne devrait pas exister dans une province que la nature a assez abondamment dotée de richesses pour que la population n'y connaisse que bonheur et prospérité. Ayant vu le jour, grandi et passé la majeure partie de ma vie sur une ferme canadienne, j'ai observé très attentivement l'attitude du gouvernement libéral et celle de son successeur afin de savoir jusqu'à quel point ils tenaient à légiférer dans l'intérêt et pour le bien-être des cultivateurs du Canada. Je n'ai pas été sans remarquer les divers programmes que le très honorable chef de l'opposition et ses collègues de la gauche se sont donnés. J'ai gardé le souvenir du programme libre-échangiste qu'il formulait avant l'élection générale de 1896 et des appels que l'on faisait alors au peuple, appels dont on peut constater la nature en se reportant au discours que mon très honorable ami faisait à Winnipeg quelque temps auparavant. Je me rappelle aussi les déclarations qu'il faisait publiquement à Toronto, le 21 février 1906, et qui furent rapportées dans les colonnes du "Globe". Ces déclarations sont celles de l'homme qui vient aujourd'hui proposer, apparemment au nom de son parti, de venir en aide aux cultivateurs en abolissant les droits sur les denrées alimentaires.

Je n'ai pas oublié non plus qu'à l'époque où il était député de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, sir Richard Cartwright parcourait le comté en tous sens pour y dénoncer le système protecteur. Et cependant, le tarif conservateur est resté en vigueur durant les quinze années où les libéraux ont exercé le pouvoir.

J'ai sous les yeux un extrait d'un certain journal de Winnipeg, où est rapporté le discours que sir Wilfrid Laurier prononça en cette ville en 1894, et je vois qu'il disait alors:

Lorsque le parti libéral sera porté au pouvoir, notre premier soin sera d'établir une certaine mesure de libre-échange que nous accroîtrons graduellement, et si le Ciel nous prête vie, nous poursuivrons notre œuvre sans interruption jusqu'à ce que le libre-échange soit devenu aussi complet en ce pays qu'il l'est en Angleterre. Je suis venu vous prêcher ce soir ce nouvel évangile du libre-échange; je suis venu vous dénoncer le régime protectionniste comme une servitude—oui, comme une servitude semblable à celle qui accablait l'esclave américain. Monsieur le président, nous avons inscrit à notre programme le libre-échange tel qu'il existe et qu'on pratique en Angleterre.

Tel était le programme du parti libéral en 1894, et le très honorable député, à en juger par ce discours, était revenu à ses anciennes amours. Mais, chose singulière, après avoir été porté au pouvoir, les libéraux ne modifièrent pour ainsi dire pas le tarif. Le 14 octobre 1904, les libéraux de l'ouest de l'Ontario donnaient à Toronto un banquet en l'honneur de sir Wilfrid Laurier. A ce banquet, un candidat libéral, M. T. C. Robinette, prenait la parole et disait:

Le Canada ne jouira d'une pleine mesure de prospérité que le jour où nous aurons obtenu la stabilité en matière de tarif. Je m'opposerai de toutes mes forces, comme étant chose fort dangereuse et très peu à désirer, à la conclusion d'un traité de réciprocité commerciale avec les Etats-Unis; car, si estimables que soient nos voisins en tant que particuliers, nos relations passées avec leur gouvernement ont gravé dans notre souvenir l'impression qu'il serait imprudent, dangereux, fatal même de conclure avec une nation un traité qui pourrait être abrogé au bout de vingt-quatre heures, au caprice d'un gouvernement qui n'est que le jouet du sentiment populaire.

Je crois bien que jamais rien ne fut plus vrai que ces paroles de M. Robinette.

M. PROULX: Il a dû changer d'avis, puisqu'il a approuvé la convention de 1911.

M. LALOR: Il n'est pas rare de voir des libéraux changer d'opinion.

M. SUTHERLAND: Quand M. Robinette eut terminé son discours, le très honorable sir Wilfrid Laurier prit la parole à son tour et s'abstint de contredire son candidat; la seule conclusion que l'on puisse tirer de ceci, c'est donc que le très honorable député approuvait sans réserve l'attitude de M. Robinette. A cette époque-là, sir Wilfrid Laurier s'employait à faire croire aux gens qu'il n'en coûterait pas plus de $61,000,000 pour construire la division du Transcontinental comprise entre Winnipeg et Moncton, et que le pays n'aurait à payer que $13,000,000 ou $14,000,000 du chef de la construction de ce chemin de fer.

Deux ans après, en 1906, sir Wilfrid Laurier adressait la parole à la population industrielle de Toronto et tenait, à l'égard de la question du tarif, un langage bien différent de celui qu'il avait tenu à Winnipeg douze ans plus tôt. En me reportant au compte rendu du "Globe", je vois qu'il disait alors:

Chacun admettra comme moi—les négociants de Toronto notamment—que sous un régime fiscal tel que le nôtre, qui fait que nous tirons la majeure partie de notre revenu des droits de douane, il est absolument indispensable que le capitaliste, l'ouvrier, le négociant, l'industriel sachent au juste dans quelles conditions ils font le placement de leurs capitaux; qu'ils sachent qu'ils les placent à la faveur de conditions qui ne seront vraisemblablement pas changées.

Après avoir rappelé les modifications que les conservateurs avaient apportées au tarif, il ajoutait:

Je suis fier de pouvoir dire que sous notre régime les manufacturiers ont pu dormir en paix, sans jamais craindre que l'on modifiât le tarif. Nous n'y avons fait que très peu de changements.

Là, sir Wilfrid Laurier s'efforçait par tous les moyens de conquérir les suffrages de Toronto, et le ton de son discours semble donner raison à ceux qui affirment qu'à l'époque où il prêchait partout l'évangile du libre-échange, il existait entre libéraux et manufacturiers une entente aux termes de laquelle, advenant l'avènement du parti libéral au timon des affaires, le tarif ne serait pas modifié.

Passons maintenant à certain discours que le représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt) faisait à Woodstock, le 4 mars 1911. Mon honorable ami disait cet après-midi qu'il avait, à son titre de fabricant, fait observer aux manufacturiers qu'ils avaient bien tort de trouver mauvais que l'on réduisit de deux et demi p. 100 le droit sur les machines agricoles. Le "Globe" de Toronto publiait l'analyse suivante de son discours:

Il ne voit pas comment la modification pourrait être très préjudiciable aux fabricants puisqu'elle ne vise qu'un petit nombre d'articles fabriqués au Canada. Il est persuadé que cette réduction de 2½ p. 100 n'empêchera pas les fabricants des voitures Bain et Woodstock de faire concurrence aux autres fabricants en tous pays. Il pense que les manufacturiers s'opposent à la réciprocité commerciale à cause

de ce qui pourrait s'ensuivre, parce ce que pourrait être "le commencement de la fin"; mais sir Wilfrid Laurier et M. Fielding, dit-il, lui ont donné l'assurance qu'il n'y a rien de tel à craindre. Ils entendent ne pas faire davantage dans l'intérêt des cultivateurs.

Cette déclaration a été apparemment confirmée plus tard par le très honorable chef de l'opposition dans cette Chambre. Le hansard de 1910-11, pages 5943-5944, contient l'affirmation suivante faite par le très honorable député:

Sir WILFRID LAURIER: La déclaration faite par l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) cadrait parfaitement avec notre programme; elle n'innovait pas, et il était parfaitement autorisé, comme tout autre membre du parti libéral, à faire pareille déclaration.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre et le ministre des Finances ont-ils autorisé le membre en question à faire cette déclaration?

Sir WILFRID LAURIER: J'ai déjà répondu à cette question. C'est l'entière vérité; l'honorable député d'Oxford-nord, comme tout membre du parti libéral, était parfaitement autorisé à parler ainsi; notre ligne de conduite à cet égard ne lui avait pas été cachée, il la connaissait bien. Il n'a fait qu'annoncer notre politique générale.

Que devons-nous comprendre, maintenant? Je ne crois pas pour ma part, d'après les déclarations faites par les honorables députés de l'autre côté, qu'ils aient l'intention de proposer un amendement pour la réduction d'aucuns de ces droits. Je crois qu'ils se sont tout simplement amusés, et qu'ils ont parlé de cette question sans savoir au juste ce qu'ils allaient faire. Il est possible qu'ils arrivent plus tard à une concluion sur la conduite qu'ils doivent tenir. J'ai été quelque peu désappointé de constater que l'organe libéral de la province d'Ontario, le "Toronto Globe", avait raté sa prédiction à l'effet que l'honorable député de Halifax (M. A. K. Maclean) devait proposer un amendement. Je désire aussi faire remarquer, au sujet de cette agitation à laquelle participent un certain nombre de nos amis de l'Ouest canadien, que l'Ontario contribue très généreusement, malgré tout ce qu'on dit de désagréable sur son compte, au revenu du pays. En 1912-1913, l'Ontario a contribué $44,808,000, ou environ 40 p. 100 du revenu total du Canada. Ce n'est pas là une petite somme. Et quant à la production agricole, malgré tout ce qu'on réclame en faveur de l'énorme valeur de la production de blé de l'Ouest canadien, les cultivateurs de l'Ontario font beaucoup dans cette direction.

D'autres orateurs ont déjà dit que les récoltes des céréales d'Ontario égalaient presque celles des trois provinces occidentales réunies. Voilà certainement un résultat dont on peut être fier. Et avec la politique que nous avons actuellement au pays, les cultivateurs d'Ontario ne désertent plus leurs terres. Si vous maintenez en le modifiant quelque peu le tarif protecteur dont le cultivateur jouit actuellement, vous constaterez que l'exode se fera de la ville à la ferme. Car laissez-moi vous dire que malgré le superbe terroir que vous avez dans l'Ouest canadien, les terres de l'Ontario sont à meilleur marché que partout ailleurs au Canada, si l'on considère leur valeur réelle, et le confort et les commodités dont nous jouissons. Le mouvement est déjà commencé, et rien n'y a plus contribué que l'augmentation du prix des produits de la ferme.

Je dirai maintenant quelques mots de ce fétiche de la franchise des denrées alimentaires lancé par des honorables députés de l'autre côté, et aussi au sujet de la commission qui fait présentement enquête sur ce qu'on appelle la cherté de la vie.

M. A. K. MACLEAN: Ai-je bien compris que l'honorable député disait que la cherté de la vie était un fétiche?

M. SUTHERLAND: J'ai parlé du fétiche des aliments en franchise. J'ai ici un rapport d'une commission nommée en 1910 pour étudier cette question, et que le Sénat des Etats-Unis a publié. Cette commission a trouvé quelques conclusions dont je citerai entre autres:

Augmentation du coût de la production des produits de ferme en raison de la valeur accrue des terres et des salaires plus élevés.

Augmentation de la demande des produits de ferme et des aliments.

Déplacement de la population des centres producteurs aux centres et aux occupations consommateurs.

Immigration dans les centres consommateurs.

Réduction de la fertilité des terres entraînant une production moyenne inférieure et une augmentation des frais de fertilisation.

Augmentation des installations de banque dans les régions agricoles, pour permettre aux cultivateurs de faire leurs récoltes et surveiller leur marché plus avantageusement. Cela stabilise les prix, mais aide aussi à les augmenter.

Production réduite de commodités telles que le bois, qui conviennent aux services de transport.

Etablissements frigorifiques qui empêchent les fluctuations extrêmes du prix de certaines commodités selon les saisons, mais qui permettent l'augmentation des prix en facilitant au marchand en gros la vente et l'achat au meilleur avantage.

Augmentation du coût de la distribution.

Combinaisons industrielles.

L'organisation des producteurs ou des marchands.

La publicité.

Augmentation du numéraire.
Surcapitalisation.
Le haut régime de la vie.

J'ai ici la preuve recueillie par cette commission. Elle a reçu des rapports des consuls américains établis dans plusieurs états européens. Ces rapports démontrent que la cherté de la vie n'est pas limitée à un pays quelconque, mais qu'elle est généralisée dans tout l'univers:

L'Allemagne a cessé depuis longtemps d'être un pays où la vie est à bon marché, malgré l'opinion contraire répandue dans le public.

Ces tableaux montrent d'une manière concluante l'augmentation continuelle du prix de la vie sous tous ses aspects, une augmentation qui s'explique non seulement par les phénomènes qui accompagnent l'énorme augmentation dans la production mondiale de l'or, mais par les profonds changements qui se sont déjà produits dans les couches sociales du peuple allemand. Des fortunes rapidement accumulées et l'augmentation de la richesse nationale ont créé de nouveaux besoins et de nouveaux idéals. Moins d'heures de travail, des salaires plus élevés, les assurances sur la vieillesse et les accidents, la table plantureuse, le meilleur logement, voilà quelques-uns des facteurs du coût élevé de la vie, pas seulement au point de vue des commodités, mais au point de vue du total des dépenses.

Pour la Russie, ce qui suit est extrait d'un rapport de M. John Grout, consul à Odessa:

Au cours des dix dernières années, il y a eu une augmentation graduelle du coût de presque tous les articles qui entrent dans la consommation ou l'usage ordinaire dans ce district consulaire, et particulièrement dans les villes.

Et le consul pour le district de Havre, France, M. James E. Dunning, dit:

Le coût de la vie en France a augmenté considérablement depuis dix ans et il est le sujet de commentaires et de plaintes continuels de la part de ceux dont les salaires n'augmentent pas. De plus, toutes les indications sont que cette augmentation va continuer et que dans dix ans nous paierons beaucoup plus qu'aujourd'hui pour les nécessités de la vie.

Certes, le Français moderne pourrait dire: "Donnez-nous le luxe et nous nous dispenserons du nécessaire".

Nous pouvons dire la même chose du Canada. C'est une des raisons de l'augmentation du coût de la vie. Et si les aliments sont inscrits sur la liste en franchise, si vous permettez aux pays où le travail est moins rémunéré qu'au Canada, où les conditions du travail et de la production sont plus favorables, de nous envoyer leurs produits sans payer de droits, si vous permettez à d'autres pays protégés par un tarif de déverser chez nous leur surplus, vous allez certainement nuire à l'agriculture du Canada. S'il y a jamais eu sous le soleil un pays qui pouvait se dire agricole avant tout, c'est bien le Canada, et c'est une honte pour notre pays que nous importions de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Amérique du Sud, des Etats-Unis et autres pays, pour des millions et des millions d'articles que nous consommons.

J'ai parlé plus longuement que je n'en avais eu l'intention, mais c'est une question trop sérieuse pour la traiter d'une manière frivole. Il ne faut pas discuter à la légère les changements du tarif; il nous faut étudier quels effets les changements proposés pourront avoir sur le pays dont nous désirons si impatiemment la prospérité afin qu'il atteigne le brillant avenir que nous croyons lui être réservé.

M. ROBERT CRUISE (Dauphin): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention d'occuper longtemps l'attention de la Chambre, mais je sens qu'il est de mon devoir d'ajouter quelques mots à ce débat sur le budget. En ma qualité de représentant d'une division électorale de l'ouest du Canada, je parlerai plus particulièrement du blé admis en franchise et des instruments agricoles admis en franchise, et je commencerai par répondre à quelques-uns des arguments de l'honorable député d'Oxford-sud (M. Sutherland).

Cet honorable ami prétend que les députés de l'Ouest ne parlent que d'une chose, le blé en franchise, et il réclame un marché domestique. Je voudrais bien savoir de lui si nous pouvons disposer sur le marché domestique du surplus du blé que nous avons récolté dans l'ouest canadien, l'an dernier? Nous avons récolté 199,821,186 boisseaux de blé et nous en avons exportés 95,311,802. Je ne le trouve pas du tout raisonnable quand il recommande aux cultivateurs de l'Ouest de donner à leurs poules, à leurs cochons et à leur bétail le blé dur n° 1 du Manitoba. Lors des premiers établissements dans le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan, la seule industrie était la culture du blé, de l'avoine et de l'orge, et jusqu'à ce que Winnipeg eût atteint son développement d'aujourd'hui, l'Ouest n'avait pas d'autre marché que celui créé par les nouveaux colons. Winnipeg ne peut pas consommer la moitié du blé récolté dans l'Ouest; Ontario ne peut le consommer, de sorte que les gens de l'Ouest sont forcés d'exporter d'énormes quantités de blé tant que le marché domestique ne sera pas assez considérable.

Je ne voudrais pas pour un instant discuter les bénéfices que le cultivateur peut retirer de la réduction de 5 p. 100 de droits sur les moissonneuses et les faucheuses. Ils réalise une économie de $7.50 sur ces deux articles. Tout le monde sait qu'un

cultivateur n'achète une moissonneuse ou une faucheuse que tous les dix ans; c'est ce que dure ordinairement une machine. Mais ce n'est qu'une bagatelle si on compare à ce qu'il aurait gagné avec la réciprocité. Je voudrais démontrer à l'honorable député d'Oxford-sud et à tout le pays ce que le cultivateur gagnerait si nous avions le blé en franchise. Prenez le petit cultivateur, qui vend en moyenne 1,000 boisseaux de blé par année. Il n'est que juste de présumer qu'il gagnerait au moins 5 cents de plus par boisseau, s'il avait accès au marché américain; 5 cents par boisseau pour 1,000 boisseaux donnent $50 pour une année, et pour 10 ans, $500, sur seulement 1,000 boisseaux de blé. Et cela ne met pas en ligne de ocmpte les profits qu'il aurait retirés de son avoine, de son orge et de son lin. Si les honorables membres veulent être loyaux ils saisiront immédiatement l'énormité des bénéfices que le cultivateur aurait eus avec la libre entrée du marché américain.

Je voudrais bien dire un mot de l'assertion du député de Wellington-nord (M. W. A. Clarke), qui, au cours de ses remarques, a dit:

> Je suis certain que nous, les députés de l'est du Canada, nous pouvons nous présenter devant le peuple sans avoir à craindre pour nos péchés, et lui dire que le ministre des Finances a fait—si c'est un avantage—de plus grandes réductions sur les droits d'importation des instruments agricoles que n'en faisait le projet de réciprocité de 1911 s'il eût été adopté.

En toute loyauté pour l'honorable député de Wellington-nord, je ne crois pas qu'il puisse être sincère en faisant cette affirmation. J'ai ici une liste de quinze ou seize des instruments généralement employés par tous les cultivateurs de l'Ouest, avec un état de ce que le cultivateur aurait épargné si la réciprocité avait été adoptée. Voici quelques-uns de ces instruments:

———	Prix de détail.	Douane.	Evaluations de la douane.	Droits prélevés.	Droits sous la réciprocité.
	$	%	$	$	$
Charrue de fond	28 00	20	16 00	3 20	2 40
Herse	28 00	20	17 00	3 40	2 55
Moissonneuse (8 pds)	125 00	17½	110 00	19 25	16 50
Voiture légère	110 00	35	60 00	21 00	18 00

De sorte que l'honorable député verra tout de suite quels avantages les cultivateurs auraient eus sous la réciprocité, bien que le député de Wellington-nord s'efforce de faire croire au peuple de ce pays que la présente réduction des droits sur les moissonneuses et les faucheuses lui est plus profitable que ne l'aurait été la réciprocité de 1911.

L'honorable député prétend que si nous avions le blé en franchise, tout notre blé s'en irait de l'autre côté de la frontière. Il se contente d'en faire l'affirmation, mais il ne donne aucune preuve à l'appui. Nos amis de l'autre côté de la Chambre prétendent que si nous avions le blé en franchise, nos chemins de fer n'auraient plus rieen à transporter. Les cultivateurs de l'Ouest ont étudié ces questions et ils en sont arrivés à des conclusions tout à fait différentes. Les cultivateurs de l'Ouest croient que s'ils obtiennent le blé en franchise, leur blé suivra le même chemin; là où ils trouveraient leur profit, c'est dans la concurrence. Tout homme qui veut être juste reconnaîtra qu'actuellement nous n'avons pas de concurrence dans la manutention du blé au Canada. Gordon et Ironsides et Pat. Burns ont à peu près la haute main sur le commerce des animaux dans l'Ouest et il en est à peu près de même pour notre grain. Si la réciprocité avait été adoptée, nous nous serions ouverts une porte sur un grand marché au sud, et le petit acheteur américain aurait pu venir chez nous et placer son enchère; le résultat aurait été que le cultivateur aurait eu un meilleur prix pour son maïs; les chemins de fer auraient réduit leurs taux et ceux qui ont accaparé la manutention du grain auraient demandé moins pour leurs services; et les profits du cultivateur auraient été beaucoup plus considérables.

On dit que le minotier canadien ne peut soutenir la concurrence du minotier américain; mais depuis que ce débat est commencé, personne n'a donné une preuve de cette assertion. Moi, pour un, en ma qualité de représentant du peuple, je n'y crois pas. Je crois que les minotiers canadiens peuvent rivaliser avec les minotiers des Etats-Unis ou de la Grande-

Bretagne. Il y a peut-être une raison qui pourrait les en empêcher. Il y a peu de gens au Canada qui font d'aussi fréquents voyages en Europe que nos minotiers canadiens. Pendant qu'ils voyagent, ils ne s'occupent pas de leur industrie. Peut-être seraient-ils en meilleur état de soutenir la rivalité des autres minotiers s'ils contribuaient moins aux fonds électoraux et s'ils plaçaient leurs capitaux et leurs énergies dans leur commerce. Je suis convaincu que les minotiers canadiens peuvent rencontrer avec avantage les minotiers des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne, si on les force à se tenir sur leurs propres pieds. Le meilleur moyen de le savoir à tout jamais, c'est de nous donner le blé en franchise, et nous verrons alors si nos minotiers peuvent lutter avec les minotiers américains. Quand les cultivateurs de l'Ouest canadien viennent auprès de ce Gouvernement et demandent quelque chose, ils ne viennent pas ici en égoïstes, tels que les a dépeints l'orateur qui m'a précédé. Ils rencontrent les cultivateurs organisés de l'Ontario et discutent avec eux toutes les questions, à tous les points de vue, avant de se présenter ici avec des requêtes. Quand ils ont demandé le blé en franchise et les machines aratoires en franchise, ils avaient discuté cette question avec les cultivateurs de l'Ontario et avaient obtenu d'eux leur avis et leur consentement; de sorte que, lorsque l'honorable député dit que les cultivateurs de l'Ouest sont des égoïstes qui ne pensent qu'à eux, il se trompe grandement.

Il y a trois ou quatre semaines, il y a eu toute une discussion au sujet d'un achat de pierre de construction de l'autre côté de la frontière. Le ministre des Travaux publics a été critiqué parce qu'il avait acheté de la pierre de l'autre côté de la frontière et pour sa justification il a répondu qu'il avait réalisé une économie de $28,000 pour le trésor. Je voudrais demander au ministre des Travaux publics si le même raisonnement est applicable aux cultivateurs de l'Ouest. S'il est justifiable d'avoir acheté cette pierre aux Etats-Unis, en réalisant une économie de $28,000, comment peut-il se justifier aux yeux du cultivateur de l'Ouest à qui il refuse l'entrée de ce marché au sud de la frontière, où il réaliserait un bénéfice d'au moins $10,000,000 par année? Je ne puis saisir la force des arguments des messieurs de la droite. Ils disent que nous, les députés de la gauche, sommes divisés, parce qu'il y a parmi nous des libre-échangistes, des protectionnistes et des protectionnistes modérés. Où donc en sont ces messieurs de la droite quand ils veulent comparer leur position à la nôtre? Le Gouvernement provincial du Manitoba a demandé la franchise du blé et de la farine. Quelle sera donc l'attitude des conservateurs du Manitoba aux prochaines élections? Ici, ils argumentent contre le blé en franchise et au Manitoba ils prient pour l'obtenir. Les députés conservateurs du Manitoba sont des libre-échangistes quand ils sont dans le Manitoba, ici ils sont des protectionnistes. Les honorables membres du Manitoba siégeant actuellement à la droite de l'Orateur étaient libre-échangistes quand ils étaient dans l'opposition. Je me rappelle avoir lu les discours de ces honorables messieurs demandant la réduction des droits sur les instruments agricoles. Il n'y a pas longtemps nous avons vu ces députés demander sur le parquet de la Chambre le libre-échange sur les machines agricoles. Les cultivateurs y auraient trouvé plus de profits que dans une réduction du tarif, et pourtant ils ont voté contre, de sorte que je me sens dans l'impossibilité de trouver comment ils étaient sincères quand ils étaient dans l'opposition. Maintenant ils veulent protéger le cultivateur. Le malheur pour le cultivateur d'aujourd'hui, c'est qu'il est trop protégé; il est tellement protégé qu'il lui est impossible de vendre son blé sur le marché du sud, ou sur un marché libre, et de ce fait, il perd cinq, six et huit cents par boisseau. Puis, s'il lui arrive d'acheter une machine dont il a besoin pour la culture de son champ, il est forcé de payer environ quinze pour cent de plus qu'il ne devrait payer. Voilà la protection que le cultivateur reçoit. Le député de Brantford dit que la politique des libéraux est d'assommer le manufacturier chaque fois qu'il lève la tête.

Si telle est la politique des libéraux à l'égard des manufacturiers, je voudrais bien savoir ce qu'est la politique des conservateurs à l'égard des cultivateurs? Chaque fois que le cultivateur lève la tête et fait une demande, il est assommé et on lui tourne le dos. On ne lui a rien accordé de ce qu'il demandait, et il me semble qu'aussitôt que les cultivateurs commençaient à prospérer, le Gouvernement actuel leur a refusé un marché, a augmenté le prix des instruments agricoles et par tous les moyens les a empêchés de faire de l'argent. Si ce n'est cela assommer le cultivateur, je demande ce que c'est. On a parlé beaucoup des succès des libéraux pendant leurs quinze années d'administration et chaque fois que vous accusez le Gouvernement actuel d'être responsable de la crise d'aujour-

d'hui, ses membres se contentent de rire dédaigneusement. Je voudrais me reporter à huit ou dix ans en arrière, à l'origine de ce flot d'immigration dans l'Ouest canadien. Tout homme qui a un peu de jugement admettra que c'est ce flot d'immigration dans l'Ouest canadien qui a amené la prospérité et le développement des industries manufacturières. Tout homme qui s'en vient occuper la terre a besoin d'instruments agricoles, et plus il se vend d'instruments dans l'Ouest, plus les industries de l'Est prospèrent.

Ces messieurs de la droite se font beaucoup de réclame avec la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson, et je leur concède tout le crédit auquel ils ont droit. J'espère que ce sera un grand succès. C'est un chemin très difficile à construire. La plus grande partie du travail doit être par stations. Ce que je demande au Gouvernement, c'est de prendre le chemin de fer Canadien-Nord, depuis le Pas jusqu'à Dauphin, d'en faire un chemin de fer du meilleur type, et de l'exploiter comme propriété nationale. Si le Gouvernement étudie cette question, il en viendra à la conclusion que le Pas n'est pas un endroit propice à une tête de ligne, et je suis convaincu qu'après enquête le Gouvernement prolongera cette ligne trois cents milles plus loin, jusqu'à Dauphin. Il sera beaucoup plus facile pour les autres chemins de fer de correspondre avec le chemin de fer du gouvernement à Dauphin qu'au Pas. C'est en toute sincérité et très sérieusement que je demande au Gouvernement d'étudier cette question, et je suis convaincu que ma proposition sera écoutée.

M. F. R. LALOR (Haldimand): Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de parler très longtemps, mais à titre de représentant d'un comté rural, je sens qu'il est de mon devoir de faire connaître mes vues au Parlement sur les question qu'on y discute présentement. Je regrette que celle du tarif ne puisse pas être discutée à son seul mérite, et non pas au point de vue d'un seul parti politique. Le tarif a jusqu'à un certain point toujours servi de ballon politique entre les partis, et je suppose qu'il en sera toujours ainsi. Depuis plusieurs années les deux partis l'ont inscrit sur leur programme et ce sera sans doute sur ce terrain que continueront à se faire les élections à l'avenir.

Je désire féliciter le ministre des Finances sur le magnifique exposé budgétaire qu'il a prononcé cette année. Il possède, je crois, la confiance du peuple et l'appui unanime de la députation conservatrice, qui est fière de l'avoir pour l'un de ses chefs et pour ministre des Finances du Canada. Tout le monde, conservateurs, indépendants et libéraux-indépendants ont les yeux tournés avec confiance vers lui, et sont convaincus qu'il saura remplir les hautes fonctions qui lui sont confiées à la satisfaction du Parlement et de tout le pays. Il nous annonce cette année un excédent de recettes sur les dépenses de $36,000,000 environ. C'est une chose dont il a bien raison d'être fier. Cet excédent est plus considérable qu'aucun de ceux des ministres libéraux qui l'ont précédé. Lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir en 1896, la dette nette du Canada était de $258,497,000. Lorsque ce parti descendit du pouvoir en 1911 la dette était montée à $342,042,000. C'est-à-dire que le parti libéral avait augmenté la dette nationale de $83,545,000 pendant le temps qu'il a été au pouvoir. Malgré les obligations laissées par le gouvernement libéral sous forme de comptes non payés et d'entreprises qu'il fallait terminer, le Gouvernement actuel, sous l'habile administration du ministre des Finances, a diminué la dette publique du Canada de la somme de $6,000,000 depuis deux ans. C'est un exploit dont le ministre des Finances a raison d'être fier.

Lorsque le parti libéral s'est présenté devant le pays aux élections de 1896, il avait un programme qu'à cette époque il appelait le libre-échange. Sir Wilfrid Laurier, je crois, a dit que son ambition était d'arriver à établir au Canada le libre-échange tel qu'il existe en Angleterre. Lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir en 1896 il était tout naturel de supposer qu'il remplirait les promesses qu'il avait faites pendant les élections, car je suis un de ceux qui croient —et d'autres seront de mon avis à ce sujet sans doute—que les promesses d'hommes publics sont sacrées, et que tous ceux qui demandent les suffrages des électeurs devraient remplir les promesses qu'ils leur font pendant les élections.

Bien que sir Wilfrid Laurier et son parti eussent promis le libre-échange tel qu'on l'avait en Angleterre, ils n'ont pas rempli cette promesse quand ils sont arrivés au pouvoir. Pendant les quinze années qu'ils ont conduit les affaires du pays, ils ont eu le même programme que le parti conservateur. C'était presque l'ancienne Politique nationale. En 1894, l'honorable George E. Foster, qui était alors ministre des Fi-

nances, réduisit considérablement le tarif. On se rappelle qu'il a diminué de 35 à 20 p. 100 les droits sur les instruments aratoires, et il fit une réduction générale tant sur les articles manufacturés que sur les choses nécessaires à la vie. Lorsque le parti libéral prit les affaires du pays en main il fit très peu de changements. De temps à autre on nous parle encore de la préférence britannique; mais tout en lui accordant le mérite d'avoir fait des réductions dans le tarif, on trouve, lorsqu'on fait le calcul, que ces réductions donnent une moyenne de moins de 1 p. 100; quelques-uns prétendent qu'elle s'élève à 2 p. 100; mais que ce soit 1 p. 100 ou 2 p. 100, les réductions que le parti libéral a faites dans le tarif pendant qu'il a administré les affaires s'élèvent à très peu de choses. Malgré que les honorables membres de la gauche aient prétendu être des libre-échangistes et des partisans d'un tarif de revenu, ils ont approuvé le programme de l'honorable M. Fielding, qui était incontestablement un programme protectionniste. Il est très heureux qu'ils n'aient pas adopté une autre politique, car s'ils avaient rempli leurs promesses faites avant l'élection, c'eût été la ruine et le désastre du pays. Il est vrai que juste un an ou deux avant de descendre du pouvoir les libéraux ont diminué d'environ 2½ p. 100 les droits sur les instruments aratoires. J'étais membre du parlement à cette époque, et je me rappelle encore les applaudissements qui ont accueilli l'honorable M. Fielding lorsqu'il a annoncé cette réduction. Ses partisans et toute la presse libérale l'ont applaudi d'un bout à l'autre du pays, mais lorsque le présent Gouvernement propose de diminuer de 5 p. 100 les droits sur les instruments aratoires, les honorables membres de la gauche nous disent que nous donnons une brique d'or aux cultivateurs. Si c'est leurrer les cultivateurs que de leur accorder une réduction de 5 p. 100, ils devaient être doublement leurrés lorsque la réduction ne s'élevait qu'à 2½ p. 100. Les libéraux ont à cette époque diminué le tarif sur les instruments aratoires, mais ils en ont augmenté l'évaluation pour les fins de la douane, de sorte que les droits à acquitter étaient réellement plus considérables qu'auparavant.

Le chef actuel de l'opposition était alors grand ami personnel de sir Lyman Melvin-Jones. Ils étaient deux intimes, et je crois que la maison de sir Lyman Melvin-Jones à Toronto, était celle où se rendait sir Wilfrid Laurier lorsqu'il allait dans cette ville. Afin d'être agréable à son ami, sir Wilfrid Laurier en a fait un sénateur. Mais il ne s'est pas contenté de cela. Tout en cherchant à faire croire qu'il avait diminué les droits sur les instruments aratoires il aurait réellement aidé à son ami en en augmentant l'évaluation. A peu près vers la même époque, mon très honorable ami a nommé sénateur M. Frost, de Smith's-Falls, un autre manufacturier d'instruments aratoires. De sorte que nous voyons que le très honorable chef de l'opposition avait de très bons amis parmi les manufacturiers d'instruments aratoires.

M. A. K. MACLEAN: N'êtes-vous pas vous-même engagé dans cette industrie?

M. LALOR: J'ai mes doutes qu'une dimitinution de tarif contribue beaucoup à faire diminuer le prix de vente des instruments aratoires. Je suis un partisan convaincu d'une protection adéquate en faveur des manufacturiers, afin de les encourager à s'établir au Canada, et d'y fonder de grandes manufactures qui feront abaisser les prix par la concurrence. Lorsque vous abaissez le tarif jusqu'au point d'obliger les manufactures à fermer leurs portes, et que vous faites disparaître la concurrence canadienne, vous augmentez le prix des articles pour le consommateur. Nous avons des exemples où une réduction du tarif n'a pas apporté grand bien. Il y a quelques années le Gouvernement abaissait le tarif sur le pétrole, mais personne dira que le prix du pétrole a baissé. Au contraire, cette réduction a eu pour effet de placer cette industrie au pouvoir du monopole américain, et notre population n'en a reçu aucun bénéfice, car le prix du pétrole a été élevé par suite de cette réduction du tarif. Prenons la ficelle d'engerbage, un autre article sur lequel on a enlevé des droits et aujourd'hui le cultivateur paie cet article plus cher que jamais. Si le droit protecteur avait été conservé sur cet article, les manufactures canadiennes de ficelle d'engerbage auraient été encouragées, et la concurrence entre les différentes manufactures aurait donné aux cultivateurs l'avantage d'acheter leur ficelle d'engerbage moins cher qu'ils la paient aujourd'hui. Le même argument s'applique à tous les articles manufacturés. Il est inutile, naturellement, d'essayer à convaincre de cela les libre-échangistes; mais le protectionniste croit sincèrement que la concurrence abaisse les prix, et que le public paie moins cher pour les marchandises fabriquées au pays que pour celles qui viennent de l'étranger.

Les honorables membres de la gauche disent: Si vous protégez ces industries elles formeront des coalitions et des monopoles. L'honorable MacKenzie King, dans un dis-

cours politique qu'il prononçait dans mon comté, a parlé des monopoles et des coalitions. Avons-nous vu qu'un monopole ou une coalition aient reçu l'existence civile sous un gouvernement conservateur. Bien que nos honorables amis de la gauche parlent de trusts et de coalitions lorsqu'ils sont dans l'opposition, ils n'ont jamais rien fait pour les empêcher lorsqu'ils étaient au pouvoir.

M. DOUGLAS: Croyez-vous qu'il y ait des trusts et des monopoles au Canada.

M. LALOR: Je ne crois pas qu'il y en ait; cependant la gauche prétend qu'il y en a, mais j'en doute.

Nous voyons chez elle une étrange combinaison d'opinions sur le tarif. Notre jovial et très intelligent ami, l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), est je crois un libre-échangiste convaincu, mais il a un passé un peu malheureux. Cependant, plusieurs années, il a dans cette Chambre appuyé l'ancien gouvernement. Il a approuvé le tarif de M. Fielding et pendant tout le temps que j'ai siégé ici avec l'honorable député, je n'ai pas eu connaissance qu'il ait jamais attaqué le programme de M. Fielding, ou prétendu que le peuple était volé par le tarif protecteur. Dans l'opposition il est libre-échangiste comme beaucoup d'autres membres de la gauche. Non seulement l'honorable député a appuyé le tarif de M. Fielding, mais il a défendu ce que je crois pouvoir appeler la forme de protection la plus inique qui puisse être inventée, savoir le système des primes.

M. MICHAEL CLARK: Je suis sûr que mon honorable ami ne veut pas m'attribuer un langage que je n'ai pas tenu. Un honorable membre de cette Chambre a voulu faire la même chose l'autre jour, et je lui ai très modestement prouvé qu'au meilleur de mon habileté j'avais attaqué le système de primes dans un discours sur le budget de M. Fielding. On trouvera cettte attaque dans le hansard.

Si mon honorable ami s'était occupé de ses devoirs il aurait entendu ce discours, et avant de parler comme il l'a fait il aurait dû se renseigner. J'ai fait une attaque aussi forte que je le pouvais et je dois demander à mon honorable ami d'accepter ma déclaration. Pourtant, il n'aurait pas dû avoir besoin que je lui fisse cette demande.

M. LALOR: Il me ferait peine de ne pas accepter une déclaration de mon honorable ami, car j'ai pour lui beaucoup de respect; mais il faut bien prendre les faits pour ce qu'ils sont. L'honorable député appuyait le tarif Fielding, et s'il s'est opposé aux primes, il n'a pas dû s'y opposer bien fort, car son attitude n'a pas produit grand effet sur le Gouvernement.

M. CLARK: Que l'honorable député me permette encore une correction. Pour une raison ou une autre, les primes s'éteignirent, elles disparurent.

M. LALOR: L'honorable député nous révèle son mérite. J'en suis fort aise, car je ne savais pas qu'il eût jamais voté contre l'ancien gouvernement, en sa qualité de député.

M. CLARK: Je ne pouvais avoir l'intention de voter pour l'empêcher d'enlever les primes auxquelles je m'opposais.

M. LALOR: On cessa d'accorder des primes quand le temps prévu pour en accorder fut expiré.

M. CLARK: Dire que les primes disparurent ou dire qu'elles expirèrent, cela revient au même.

M. LALOR: Le gouvernement libéral versa en primes aux manufacturiers $16,000,000. Il est une autre circonstance où l'honorable député de Red-Deer se montra protectionniste avéré. Il est bon Anglais, sincèrement attaché à la patrie et à son drapeau; mais il s'est opposé à ce que la Chambre votât $35,000,000 pour la construction de trois dreadnoughts qui eussent appartenu au Canada et eussent été mis au service de l'Angleterre. Par contre, il s'est déclaré favorable à l'établissement d'une marine canadienne comme celle qu'on a appelée marine de fer-blanc et qui eût peut-être coûté $300,000,000 ou $400,000,000; et il a soutenu qu'il fallait construire ces navires au Canada tout en payant 25 ou 35 p. 100 de plus que si on les avait construits en Angleterre, donnant ainsi la preuve de ce qu'étaient vraiment ses principes libre-échangistes. Cependant, à force de prêcher le libre-échange il a fini par faire autorité dans son parti, probablement parce qu'il est dans l'opposition.

L'honorable député de Welland (M. German), son voisin de pupitre, doit être moins entiché du libre-échange, puisqu'il ne voulait déjà pas de réciprocité. Il s'est séparé de son parti sur cette question et son attitude courageuse, qu'on a fait admirer à toute la population, a influencé le vote et a rendu au Canada un grand service. S'il est une ville qui ait progressé, c'est celle de Welland. Sa population qui

était de 2,000, il y a peu d'années, est de 10,000 aujourd'hui. La cause de ce progrès si rapide, c'est que le gouvernement canadien a dit aux manufacturiers américains: "Si vous voulez nous vendre des articles manufacturés il faut venir les fabriquer dans notre pays, il faut employer notre capital, notre main-d'œuvre et aider ainsi au développement de nos cités et villes". Les Américains sont venus créer la ville manufacturière de Welland et ils auront bientôt garni de manufactures les deux côtés du vieux canal Welland, depuis Port-Colborne jusqu'à Sainte-Catherine, préférant fabriquer leurs marchandises au Canada plutôt que payer des droits pour les y importer. En outre, ils emploient notre main-d'œuvre au lieu d'employer la main-d'œuvre américaine. Voilà ce que signifie la protection, voilà les faits qui servent à déterminer la ligne de division qu'il y a entre les deux partis. Si la question du libre-échange et de la protection mitigée était mise aux voix, le régime de protection, inauguré par sir John Macdonald et prôné par son parti jusqu'à ce jour, triompherait assurément. On sait ce qui est arrivé au parti libéral en 1878. De 1874 à 1878 il a cherché à administrer les affaires au moyen d'un tarif de revenu, et le peuple lui a enlevé les rênes de l'administration.

Le règne de ce parti fut caractérisé par une dépression générale des affaires dans tout le pays, par le chômage forcé, la fermeture des usines et la baisse des salaires. En arrivant au pouvoir en 1878 sir John Macdonald arbora le drapeau de la Politique nationale et le pays entra dans une ère de prospérité générale. On peut dire que le libre-échange prôné par les libéraux aurait tout simplement pour effet d'obliger les artisans d'aujourd'hui à faire ce que sir Richard Cartwright conseillait aux artisans de ce temps-là de vouloir bien faire, c'est-à-dire "travailler plus fort et moins manger."

Sir Wilfrid Laurier, qui, en 1896, prêchait et promettait le libre-échange, avait des amis parmi les manufacturiers. M. Bertram, son candidat à Toronto, lui télégraphia, la veille de l'élection, qu'il s'attendait à une défaite et il répondit qu'il ne serait fait aucun tort aux manufacturiers. Le chef actuel de l'opposition et son parti cherchaient alors comme aujourd'hui à en imposer aux cultivateurs et à les tromper. Quand l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) a adressé la parole à Hamilton, jeudi dernier, il n'a prêché aux manufacturiers ni le libre-échange ni l'abaissement du tarif. Voici ce que dit de son discours le "Times," de Hamilton:

> Parlant du tarif, l'honorable Geo. P. Graham a comparé avec le raccommodage de tarif effectué par les tories, la politique libérale d'une stabilité de tarif ayant valu au Canada ses quinze années de plus grande prospérité.

Tout en assurant aux manufacturiers qu'ils ne seraient pas dérangés il leur a dit qu'il fallait le libre-échange quant aux farineux. Peu après la fameuse résolution du parti libéral demandant l'exemption de droits par rapport aux machines agricoles, ceux des manufacturiers de l'Ontario qui appuient ce parti-là envoyaient ici une députation auprès de certains de ses chefs. J'ignore ce qui s'est passé au cours de l'entrevue; mais il me paraît qu'on a reçu l'assurance que les libéraux ne feraient aucun tort aux manufacturiers.

Le programme libéral a l'air d'être bon pour mener au pouvoir, sauf à ne plus mériter qu'on s'en occupe ensuite. Pour moi, quoi qu'on puisse en penser, je ne suis pas un protectionniste à tous crins; non, loin de là. J'ai foi en une protection équitable et mitigée.

M. LOGGIE: Que voulez-vous dire pas "équitable" et "mitigée" ?

M. LALOR: Une protection comme celle que nous accorde le tarif actuel que l'honorable député a sans cesse appuyé durant quinze ans.

M. DOUGLAS: Il est joliment élevé quant aux lainages.

M. LOGGIE: Les droits sur les lainages ne sont pas à comparer avec le droit sur les légumes en conserves.

M. LALOR: On dit qu'il y a un droit assez élevé sur le homard. Cette protection mitigée en laquelle j'ai foi, je pense que nous l'avons.

M. SINCLAIR: L'honorable député a-t-il foi en une protection adéquate?

M. LALOR: Oui, absolument.

M. SINCLAIR: Voudrait-il dire pourquoi le Gouvernement ne nous l'accorde pas?

M. LALOR: Il me semble que celle qu'il nous a accordée est passablement adéquate.

M. SINCLAIR: L'honorable député voudrait-il dire pourquoi lui et ses amis ont voté en faveur d'un projet de résolution demandant une protection adéquate, lors-

que nous avions le même tarif qu'aujourd'hui ?

M. LALOR: Il peut être survenu des modifications; mais si la protection était alors adéquate, le projet de résolution s'y adaptait parfaitement, il n'était qu'une confirmation du programme que l'honorable député a si longtemps appuyé.

M. STEVENS: Le parti libéral s'est opposé à cet amendement. C'est donc qu'il a jugé le tarif insuffisant.

M. LALOR: C'est un beau spectacle que ces messieurs de la gauche présentent à l'heure qu'il est au peuple du Canada. Ils voudraient lui faire croire qu'il n'existe entre eux aucune différence d'opinion. Ils se plaignent d'une politique qu'ils ont eux-mêmes soutenue et appliquée pendant les nombreuses années qu'ils ont été au pouvoir. Pendant quinze ans, pas un d'entre-eux n'a élevé la voix contre un tarif auquel ils ont toujours donné leur adhésion, soutenant que c'était le tarif le plus admirablement conçu qui ait jamais été mis en vigueur; mais aujourd'hui que les conservateurs sont au pouvoir, ces messieurs décident que le tarif Fielding ne vaut rien, que tout y porte à faux. Toute la différence vient de ce qu'aujourd'hui ils siègent dans l'opposition. Ils estiment que, pour des hommes d'Etat de leur calibre, leur place n'est pas à la gauche de l'Orateur. Quand ils sont au pouvoir, ils affirment que le pays est prospère, et que tout va bien; mais du jour que la distribution des faveurs ministérielles passe en d'autres mains, ils assurent que le pays marche à sa ruine. Entendez-vous ces gens-là parler libre-échange aux électeurs canadiens, eux qui déjà, avant 1896, préconisaient cette politique, mais qui jamais, une fois au pouvoir, n'ont tenté de l'établir. Je ne veux pas être trop violent, mais, quand viendra l'appel au peuple, m'est avis que les libéraux seront la risée des électeurs. Quelle confiance le public peut-il avoir dans leurs assertions, quand il sait qu'étant au pouvoir, ils ont omis de remplir une promesse faite auparavant.

Un des articles du programme de ces messieurs, c'est aujourd'hui l'admission en franchise des denrées alimentaires. Ils se sont aperçus que, dans les villes, le peuple n'était pas avec eux, que l'ouvrier en quête d'un bon salaire et d'un emploi soutenu mettait sa confiance dans le parti conservateur et, pour gagner son suffrage, ils lui parlent aujourd'hui de libre-échange et de la cherté de la vie. Qu'est-ce donc qui coûte cher aujourd'hui au Canada? Le sucre est à meilleur marché que jamais, le thé et le café ne se vendent pas plus cher, de même non plus que les vêtements, à ce qu'il me semble. Dans le fait, rien de ce qui a quelque importance n'est plus cher aujourd'hui qu'autrefois, sauf les produits des champs. Y a-t-il dans ce pays une autre classe de personnes qui, plus que les cultivateurs, mérite d'être protégée et mieux payée? Quand les cultivateurs sont prospères chacun s'en ressent. Ils sont l'épine dorsale du pays; ce sont eux qui produisent toute richesse, et mon seul regret, c'est qu ils n'obtiennent pas un meilleur prix de tout ce qu'ils produisent. Ces messieurs de la gauche s'imaginent qu'en se déclarant pour l'admission en franchise des denrées alimentaires ils vont pouvoir capter le vote des villes.

M. BRADBURY: Et duper les cultivateurs.

M. LALOR: Oui, duper en même temps les cultivateurs. M'est avis qu'ils se trompent grandement. Le très honorable chef de l'opposition avait annoncé dans Hamilton sa politique d'admission en franchise des denrées alimentaires. Un silence assez prolongé a suivi cette déclaration, et il a semblé que ses partisans des régions agricoles l'avaient dissuadé de s'engager dans cette voie. Mais voici que devant la Chambre on a repris ce thème, et l'honorable député de Renfrew (M. Graham) faisait l'autre soir à Hamilton l'annonce de cette même politique.

Pourrait-il y avoir quelque chose de plus nuisible à la prospérité des cultivateurs que l'entrée libre des produits alimentaires? Figurez-vous ce que serait dans ce pays l'importation des produits agricoles si les droits étaient abolis. On nous a présenté le marché américain comme nous offrant des avantages considérables, un pays qui exporte chaque année pour plus d'un billion de dollars de produits agricoles. Pour nous, nous avons importé l'an dernier 37 millions de livres de viande, plus de 13 millions de douzaines d'œufs et 8 millions de livres de beurre, dont 6 millions de la Nouvelle-Zélande. Qu'arriverait-il si les droits étaient supprimés? Toute importation de produits agricoles au Canada trouve aujourd'hui le tarif à la frontière. S'il n'en était pas ainsi, ce serait pour le marché national un véritable écrasement, et le cultivateur canadien ne vendrait plus son beurre, ses œufs et le reste que pour la moitié du prix qui lui est payé à l'heure qu'il est. Le Danemark exporte

dans l'année 200 millions de livres de beurre. Il pourrait apporter ce beurre au Canada moyennant des frais de transport inférieurs à 1 cent la livre. A défaut d'une taxe, cet article nous serait adressé, et le cultivateur canadien serait contraint de vendre cette denrée à plus bas prix encore que ne le fait le Danemark dans toutes les villes du Canada. Je pense que le programme de la franchise des denrées alimentaires portera malheur à nos adversaires et c'est avec plaisir que j'engagerai la lutte sur cette question. Je vois d'ici mon adversaire dans le comté d'Haldimand s'adressant à des cultivateurs à qui il dira que leurs produits sont payés trop cher, et que, pour en baisser le prix, il sera bon d'abolir la taxe sur les denrées alimentaires.

La réciprocité a été tuée dans notre pays, elle est morte et enterrée et nos adversaires n'ont pas encore fini de prêcher son oraison funèbre. Ils oublient que c'est la classe agricole qui a tué et enterré cette mesure. Mais, aux termes du pacte de réciprocité, il existait, du moins, certains avantages réciproques; on nous donnait quelque chose en retour de ce que nous donnions; on nous donnait accès au marché des Etats-Unis. Mais le président des Etats-Unis nous a donné ce marché pour rien. Nous avons rejeté l'offre de réciprocité, et nous avons obtenu gratuitement l'accès au marché américain, tout en réservant notre propre marché pour le cultivateur canadien. Au contraire, le projet d'admettre en franchise les denrées alimentaires ne comporte aucun avantage; il signifie simplement que nous devons abattre la muraille de la protection et permettre aux Etats-Unis et aux autres pays d'expédier au Canada leurs produits agricoles.

Laissez-moi vous exposer mon attitude sur cette question de l'admission des produits agricoles au Canada. A mon avis, les droits ne sont pas assez élevés. Nous importons ici en trop grandes quantités des produits de l'étranger. Nous disons: il faut réserver aux cultivateurs canadiens le marché canadien. Or, le seul moyen d'atteindre ce but, c'est de lui accorder une mesure suffisante de protection. J'appuierai de mon vote en cette enceinte toute mesure qui y sera déposée en vue de relever la protection accordée aux cultivateurs canadiens. Quelle classe de la population canadienne mérite plus d'être protégée que la classe agricole? Elle mérite tout ce qu'elle reçoit et elle mériterait de recevoir beaucoup plus encore. Aucune classe ne donne plus de travail, en échange de ce qu'elle gagne, que la classe agricole du Canada. Le citadin est encore à jouir de son repos de la nuit que déjà le cultivateur est à l'œuvre; et pendant que l'homme de la ville se récrée le soir, le cultivateur est encore attelé à sa besogne jusqu'à une heure avancée de la nuit.

Aucune classe de la population ne fait un travail plus ardu. On dit que nos cultivateurs prospèrent, et c'est vrai; ils se tirent bien d'affaire. Mais ils ne s'enrichissent que lentement, et il faudrait leur donner toute la protection que le gouvernement, soit libéral ou conservateur, est en mesure de leur donner.

Maintenant, nous avons fait quelque chose pour la classe agricole. Je me souviens que le soir de mon élection, lorsque nous remportâmes la victoire contre les avocats de la réciprocité, grande fut la réjouissance dans le comté d'Haldimand, et je conjecture qu'il en fut de même dans toute l'étendue du Canada. Deux soirs de suite des cultivateurs s'assemblèrent dans ma ville et les réjouissances furent ininterrompues. Je déclarai aux cultivateurs dans le temps ce que j'espérais que le Gouvernement ferait pour eux. Je leur dis: maintenant que nous avons au pouvoir un gouvernement conservateur, les cultivateurs qui ont été négligés depuis tant d'années par l'ancien gouvernement vont être l'objet de la part du ministère conservateur de faveurs qu'ils n'ont jamais connues du temps des libéraux. Mon espoir, leur dis-je, c'est que ce Gouvernement, de prime abord, va vous aider à construire de bonnes routes. Et nous nous sommes efforcés de leur assurer cet avantage.

M. A. K. MACLEAN: Vous n'y avez pas mis beaucoup d'ardeur.

M. LALOR: Dans Haldimand, le conseil de comté à dépensé à peu près $100,000 pour l'amélioration des routes depuis trois ans, et si les honorables députés de la gauche et leurs amis n'avaient pas entravé l'achèvement de cette mesure, tout cultivateur là-bas bénéficierait du tiers de cette somme, sous forme de subvention du gouvernement fédéral. Le cultivateur a le plus grand intérêt à avoir de bonnes routes.

M. A. K. MACLEAN: Pourquoi les amis de l'honorable député ont-ils fait échouer le projet de loi?

M. LALOR: Voilà qui est un peu amusant. L'honorable député veut badiner, je pense.

M. A. K. MACLEAN: Non, je ne badine pas; je le dis très sérieusement. Pourquoi nos adversaires ont-ils détruit ce projet de loi?

M. LALOR: L'honorable député se figure que ses amis sont au pouvoir. Ce projet de loi fut déposé en cette Chambre; ses dispositions étaient justes, mais nos adversaires le combattirent, et la majorité libérale au Sénat l'étouffa; personne ne le sait mieux que mon interrupteur. Je m'imagine assez facilement maintenant comment il chercherait à s'en expliquer auprès de la classe agricole. Ce n'est pas tout ce que nous avons fait pour celle-ci. Nous avons voté une somme de 10 millions, répartie sur un nombre d'années, en vue de propager l'instruction agricole dans le pays. Cela encore, à ce que je pense, tournera à l'avantage du cultivateur. Je déclarai, en outre, aux cultivateurs d'Haldimand que, puisque nous avions enfin un bon gouvernement, ils seraient assurés d'avoir le factage rural.

M. A. K. MACLEAN: Ils en jouissaient déjà.

M. LALOR: Je leur dis que nous allions faire en sorte que la classe agricole eût certaines jouissances à son foyer; que nous leur livrerions leur courrier, leurs journaux, de manière à ce qu'ils pussent en prendre connaissance tous les soirs avant de se mettre au lit, et je suis heureux de voir que le Gouvernement a exécuté cette promesse. Les honorables députés de la gauche se sont écriés: C'est nous qui avons inauguré le service du factage rural.

L'honorable représentant de Rouville est un homme d'un commerce très agréable. Je dois dire que quand il était ministre des Postes, il était très obligeant et très affable. Mais il nous faut parler de la livraison rurale telle qu'inaugurée par mon honorable ami. C'était là un excellent système et ces honorables messieurs de la gauche ont tout lieu de s'en enorgueillir. Les facteurs étaient autorisés à faire la livraison aux cultivateurs le long des anciennes routes des diligences, et tous les autres cultivateurs dans les comtés étaient forcés de faire un trajet de cinq à dix milles pour aller chercher leur courrier. Le système n'était pas populaire, parce qu'il était injuste, et la première chose faite par ce Gouvernement en arrivant au pouvoir fut de remédier à ces conditions, afin qu'au moins tous les cultivateurs de la province d'Ontario pussent avoir la livraison à domicile. C'est là une des plus grandes améliorations qui aient été réalisées pour les cultivateurs de ce pays. L'honorable représentant de Lambton-est, qui s'est fait le champion de tout cela pour les cultivateurs quand il était dans l'opposition, mérite beaucoup d'éloges pour l'étude et l'attention qu'il a données à ce sujet. Nous sommes à faire quelque chose pour les cultivateurs, et j'espère que le Gouvernement continuera à faire encore beaucoup plus pour eux; car ils méritent d'avoir tout ce qu'ils obtiennent.

Je n'ai pas grand'chose à dire au sujet de la question de la franchise du blé, parce que je ne suis pas très familiarisé avec les conditions régnantes dans l'Ouest; mais je crois que l'industrie de la minoterie, qui est très importante en ce pays, devrait être encouragée. J'aimerais à voir le blé des cultivateurs du Canada converti en farine au Canada dans nos propres minoteries. Cela aiderait les cultivateurs, car ils pourraient alors utiliser les restes pour nourrir leurs bestiaux, et avoir ces restes à un prix moins élevé que celui qu'ils paient aujourd'hui. Ces honorables messieurs de la gauche nous parlent beaucoup de cette question de la franchise du blé, mais des gens de l'Ouest, n'appartenant pas à cette Chambre, qui m'ont parlé de la chose, ont exprimé l'avis que cette franchise du blé ne serait pas d'un aussi grand avantage pour l'Ouest que nos amis semblent le faire croire.

Je conversais il y a quelques jours avec un cultivateur qui a récolté 12,000 boisseaux de blé l'année dernière. En ce qui le concerne, il ne voit pas que cette franchise puisse lui être d'un grand avantage. Il m'a parlé cependant d'une chose qui lui serait avantageuse—et je suis d'accord avec lui sur ce point-là—ce serait l'abaissement des taux de transport dans l'Ouest. La question des transports est aujourd'hui la question importante dans l'Ouest, mais ces honorables messieurs de la gauche, par leur politique de transport et par la construction du Grand-Tronc-Pacifique, ont fait disparaître toute possibilité d'abaissement des taux en ce pays pour plusieurs années à venir. Si les représentants de l'Ouest, ayant à l'esprit la construction du Transcontinental, votaient comme ils devaient le faire, ils voteraient sur cette question contre le parti libéral. Je ne parlerai pas de la commission instituée pour s'enquérir au sujet de la construction de ce chemin de fer, et dont le rapport a prouvé sans conteste qu'au delà de 40 millions de dollars ont été absolument gaspillés par suite de gestion malhonnête dans les travaux de

construction. En outre, je prétends que la construction de la partie du chemin allant de Lévis à Moncton a été un pur gaspillage d'argent. Le chemin de fer suit, en cette région, une ligne parallèle à l'Intercolonial, qui est un chemin de fer appartenant à l'Etat, et on a dépensé là inutilement 75 millions de dollars. De plus, et à part ce gaspillage d'argent, cette construction a été une mauvaise affaire pour le Canada. Ces honorables messieurs se sont lancés, en construisant ce chemin de fer, dans une entreprise qui va coûter tellement d'argent que les transports ne pourront jamais être abaissés en ce pays, et c'est là le côté le plus regrettable de toute l'affaire.

M. A. K. MACLEAN : Si nous fabriquions deux fois plus de farine qu'aujourd'hui, où pourrions-nous la vendre?

M. LALOR : Sur le marché anglais, je suppose.

M. MACLEAN : Comment cela?

M. LALOR: Nous nous y prendrions absolument comme nous le faisons aujourd'hui.

M. MACLEAN : C'est du blé que le minotier anglais désire acheter.

M. LALOR : Du blé et de la farine. Nous ne devons pas nous attendre à pouvoir fabriquer toute la farine, mais nous pourrions en fabriquer une bonne partie. Je prétends que le Grand-Tronc-Pacifique a été une mauvaise affaire pour ce pays, car il a fait disparaître à jamais toute possibilité d'abaissement des tarifs. Durant plusieurs générations à venir, les cultivateurs de l'Ouest devront contribuer 5 cents par boisseau, en manière de compensation pour cette mauvaise affaire et pour la mauvaise gestion de ces honorables messieurs de la gauche en tout ce qui a trait au Transcontinental. C'est là une des charges les plus lourdes auxquelles les cultivateurs de l'Ouest auront à faire face.

Je le répète, à mon avis, nous ne saurions jamais trop faire pour nos cultivateurs, soit de l'Est soit de l'Ouest. Je serais prêt à appuyer le projet de construction de steamers canadiens aménagés spécialement pour le transport de notre blé et de nos produits agricoles sur le marché anglais. Ce serait, je pense, la seule manière de remédier au gâchis accompli par ces honorables messieurs de la gauche, et ce serait aussi la seule manière d'abaisser les tarifs de fret maritime.

J'espère que le Gouvernement inaugurera un système de transport maritime, à bon marché, dans l'intérêt des cultivateurs en général et particulièrement dans celui des cultivateurs de l'Ouest.

Un honorable député de l'opposition, je crois que c'est le député de Cap-Breton-sud (M. Carroll), a lu l'autre jour dans un journal, dont j'ai un numéro sous les yeux, des chiffres au moyen desquels il a essayé de montrer que la farine se vendait à Halifax à $6.50 le baril et à $4.18 à Londres. Si l'honorable député avait lu une autre partie du journal, il aurait constaté que ces prix étaient erronés et qu'il n'y avait pas une aussi grande différence dans les prix. Bien que je ne sois pas minotier, je sais ce que cela coûte pour produire un baril de farine. Il faut deux boisseaux et un tiers de blé pour faire 100 livres de farine. En calculant 90 cents le boisseau à Fort-William, un quintal de farine reviendrait à $2.10, 10 cents pour le sac, 20 cents pour la manufacture, soit un total de $2.40. En déduisant 36 cents pour les résidus et en ajoutant 20 cents pour le transport, nous arrivons à $2.24, de sorte qu'un baril de 200 livres de farine coûterait, livré à Montréal, $4.48. Les chiffres donnés par l'honorable député étaient par conséquent erronés, mais il faisait comme ses collègues qui en ont pris l'habitude—il démolissait une industrie. Tout ce qu'une industrie doit faire, c'est de montrer la tête sur laquelle l'honorable député frappera autant qu'il pourra. Quand il faisait cette assertion, il frappait sur l'industrie de la minoterie.

J'ai un intérêt dans une industrie qui a reçu quelque attention de la part de l'opposition. Je veux parler des conserves dont les canadiens sont fiers à juste titre. La société des conserves Dominion a environ 60 fabriques au Canada et les fabricants indépendants en ont à peu près 50. Je tiens à dire ce qui suit au sujet de cette industrie: que les produits viennent de la Dominion ou des fabricants indépendants, ils font honneur au Canada. Le but visé par cette industrie a toujours été d'améliorer la qualité des produits; elle y est arrivée et aujourd'hui les produits du Canada supputent une comparaison avantageuse avec ceux de tout autre pays au monde. Il y a dix ans, quand la société des conserves Dominion a été organisée, l'industrie des conserves au Canada était en mauvaise situation. Les fabriques n'étaient pas bien tenues et la machinerie n'était

pas moderne, mais aujourd'hui qu'elles appartiennent au groupe auquel je suis intéressé ou aux fabricants indépendants, elles font honneur au pays.

Vous pouvez parcourir les Etats-Unis en tous sens et vous n'y trouverez pas des fabriques de conserves comparables à celles qui existent aujourd'hui au Canada. Les produits sont purs, sans être adultérés, et de plus ils composent l'aliment le meilleur marché que l'ouvrier puisse mettre sur sa table. L'industrie des conserves est attaquée par nos adversaires parce qu'ils ne savent pas de quoi ils parlent. Dans mon comté, durant deux élections générales, mon concurrent m'a suivi avec des boîtes de conserves et des étiquettes pour ces boîtes et chaque fois qu'il a parlé il m'a recueilli des voix parce que les gens savaient que mes affirmations sur l'industrie des conserves étaient absolument exactes. Je répète qu'elles sont le produit le moins cher qu'un ouvrier puisse mettre sur sa table, le plus pur et le plus sain. Vous pouvez aujourd'hui acheter une boîte de tomates de trois livres pour dix cents. Vous seriez surpris d'apprendre comment on peut livrer cette boîte à ce prix. J'ai vu des annonces offrant douze boîtes pour un dollar, mais c'est trop bon marché, dix cents est le prix régulier pour ces marchandises. Le fabricant les met en boîte qu'il recouvre d'une belle étiquette, il en place deux douzaines dans une caisse et paie le transport pour le marchand en gros. Celui-ci, à son tour, les cède au marchand de détail qui les vend avec un profit au consommateur, et pourtant celui-ci achète à raison de trois boîtes pour vingt-cinq cents, mais les honorables députés de l'opposition s'en prennent encore à l'industrie des conserves et ils prétendent que c'est une coalition ou une fusion.

M. DOUGLAS: Quel était le prix l'an dernier?

M. LALOR: Je parle de cette année. L'an dernier elles étaient chères. Il y a eu une mauvaise récolte et nous avons dû en importer et payer la douane pour remplir les ordres que nous avions au Canada. Nous y avons perdu, car nous n'avons mis en conserves que 40 p. 100 de ce dont nous avions besoin. Si nos adversaires étaient justes, ils sauraient que c'est exact, mais ils continuent à attaquer cette industrie. Ces attaques sont injustes et déraisonnables. L'industrie des conserves n'est pas sous la direction unique des conservateurs. Dans le conseil de direction dont je fais partie, il y a des libéraux, de même que des conservateurs, et ils doivent être peinés de ces attaques continuelles contre une industrie honnêtement exploitée dans l'intérêt public. Nous payons des millions de dollars aux cultivateurs, nous employons de milliers d'ouvriers, hommes et femmes, dans nos fabriques et, malgré cela, notre entreprise est le point de mire des attaques de l'opposition à chaque session. Il suffit que ce soit une industrie pour que les honorables membres de la gauche la détestent. Ils ont éprouvé un tel désappointement du rejet de la réciprocité, qu'ils s'en prennent à tout le monde et plus directement aux manufacturiers. S'ils étudiaient la situation plus attentivement, ils découvriraient peut-être que les cultivateurs ont aussi eu leur part de responsabilité dans le rejet de la réciprocité. Il semblerait même qu'ils commencent à s'en apercevoir et qu'ils se proposent de se venger du cultivateur en demandant l'admission en franchise des denrées alimentaires.

Nous savons tous qu'il existe une crise commerciale et monétaire au Canada; tous ceux qui sont intéressés dans quelque entreprise ou qui possèdent des actions dans une société le savent par expérience. Mais le Canada n'est pas le seul pays à souffrir de cette crise. J'ai des intérêts dans les industries aux Etats-Unis et ici et je sais que cette crise se fait encore plus vivement sentir chez nos voisins qu'au Canada. Nous subissons une crise aiguë, mais elle est encore plus forte aux Etats-Unis. Tout dernièrement un chemin de fer, le New-York Central, a congédié 25,000 ouvriers. Depuis un mois, entre Buffalo, Niagara et Lockport, on a supprimé trente convois. Le même état de choses existe dans tout le pays.

La crise est générale et c'est manquer de prudence et de patriotisme que de profiter d'un pareil moment pour décrier le pays. A mon sens, les députés de l'Alberta et de la Saskatchewan, qui siègent dans cette Chambre, ont fait plus de tort à leurs provinces, durant la présente session, qu'ils ne pourront jamais leur faire de bien. Qui voudrait acheter une ferme dans l'Ouest et s'y établir, après avoir lu le discours d'un membre de l'opposition? Nos honorables adversaires font tout en leur pouvoir pour décourager les immigrants. Ils n'épargnent rien pour enrayer la prospérité et arrêter le courant de l'immigration dans les provinces qu'ils représentent. Si ceux d'entre eux qui ont de la fortune, qui ont réalisé

des profits considérables en revendant des terres qui leur avaient été généreusement cédées par le gouvernement précédent, si ces capitalistes, dis-je, employaient leurs capitaux à établir des manufactures dans leurs villes et leurs villages, ils rendraient un meilleur service à leur pays qu'en se livrant au travail qu'ils font en ce moment. Au lieu de décrier notre pays, nous devons l'exalter et, par ce moyen, nous ramènerons la prospérité; si nos progrès futurs sont aussi rapides que ceux que nous avons accomplis dans le passé, les marchands, les manufacturiers, les ouvriers et les cultivateurs seront heureux et prospères.

M. J. M. DOUGLAS (Strathcona): Monsieur l'Orateur, je ne me lasse jamais d'admirer la superbe impartialité avec laquelle l'honorable député d'Haldimand (M. Lalor) expose sa manière de voir sur les questions du jour. C'est toujours un plaisir de l'entendre et je crois même qu'il est convaincu de la plus grande partie de ce qu'il dit.

Il nous a parlé de ce qu'il appelle les promesses violées de sir Wilfrid Laurier, promesses faites avant 1896, lorsque ce dernier invitait les électeurs du Canada à se rallier à une politique de libre-échange comme il existe en Angleterre. Je pourrais lui répondre, bien que ce soit un argument personnel, qu'avant 1911, son propre chef a parcouru les provinces de l'Ouest en promettant aux électeurs de laisser aux législatures provinciales la libre administration des ressources naturelles de ces provinces. Nous n'avons plus entendu parler de cette question, bien que le Gouvernement actuel soit aux affaires depuis plus de deux ans. C'était un des principaux articles du programme conservateur dans l'Ouest. Les candidats conservateurs s'en sont servis dans toutes leurs assemblées.

Le premier ministre actuel avait aussi promis d'encourager l'industrie des viandes réfrigérées. Il est au pouvoir depuis 1911 et nous n'avons jamais entendu reparler de cette question.

L'honorable député d'Haldimand nous a fait le tableau de la merveilleuse prospérité dont le Canada a joui, sous le régime de la Politique nationale, depuis 1878 jusqu'à 1896, date de l'avènement du gouvernement libéral. S'il s'était donné la peine de consulter les documents officiels, il aurait constaté que pendant un certain nombre d'années, antérieurement à 1896, le commerce canadien a été presque stationnaire et n'a fait de réels progrès qu'après la révision du tarif en 1897.

[M. Lalor.]

S'il eût vécu dans l'ouest du Canada, ainsi que je l'ai fait, il comprendrait que cette assertion s'applique avec beaucoup plus de force à l'Ouest qu'à l'Est. Il a prétendu aussi que les aliments, les vêtements se vendaient meilleur marché aujourd'hui qu'il y a plusieurs années. Je crains que l'honorable député n'ait pas été par trop mis au courant du commerce du vêtement, au cours de ces dernières années, car, dans le cas contraire, il n'aurait pas fait cette assertion.

Le vêtement est aujourd'hui plus cher au Canada qu'il ne l'a jamais été auparavant. De même, il n'a pas manqué de condamner l'importation du beurre au Canada, qui se pratique depuis quelques années. A mon sens, cet état de choses n'est pas tant à mépriser. Si un pays, essentiellement agricole, importe le beurre, cela doit être attribué à ce que la population du Canada qui est agricole, avant tout, trouve que la fabrication du beurre n'est pas avantageuse, au point de vue commercial. Si le remède conseillé par l'honorable député d'un tarif douanier élevé contre l'importation du beurre était appliqué, en quelle posture le consommateur se trouverait-il? C'est une des grandes difficultés que ce Gouvernement doit résoudre. Celui-ci semble oublier absolument le consommateur dans chaque projet de loi qu'il présente. La plus forte partie de notre population se compose de consommateurs.

Le Gouvernement ne songe guère à les protéger. On nous parle des désastres énormes qui s'abattront sur le fabricant, si l'on ne protége plus son industrie, mais le consommateur peut végéter jusqu'à en mourir que cela ne préoccupera nullement les ministres. Un député qui aurait dû connaître mieux nous a dit qu'il approuverait, en cette Chambre, l'imposition d'un droit sur le beurre et qu'un droit semblable serait à l'avantage du pays.

Je constate avec regret que l'exposé budgétaire du ministre des Finances fait voir la même absence de considération à l'endroit du consommateur. Rien dans ce discours, du premier au dernier mot, ne donne au consommateur le moindre espoir qu'il va obtenir justice.

M. BURNHAM: Comment l'honorable député travaillerait-il dans l'intérêt du consommateur?

M. DOUGLAS: Certainement pas en imposant un droit sur les articles dont il a besoin.

M. BURNHAM: Que l'honorable député aille plus loin et qu'il nous renseigne sur cet aspect de la question.

M. DOUGLAS: L'honorable député ne peut-il faire lui-même ce calcul?

M. BURNHAM: Oui; mais l'honorable député peut-il en faire autant?

M. DOUGLAS: Avant que l'honorable député de Haldimand ne sorte de cette enceinte, je veux dire un mot de l'industrie des conserves. Il a déclaré que l'association des fabricants de conserves du Canada comptait 60 établissements et qu'il en existait 50 autres, indépendants ceux-là. Il a ajouté que cette association n'était pas une coalition. Je laisse aux membres de la Chambre d'apprécier ce qui en est. Il a louangé l'association des fabricants de conserves au sujet du prix très modique des conserves de légumes, cette année. Je reconnais que les légumes, les tomates spécialement, se vendent, cette année, meilleur marché qu'ils ne se sont vendus depuis cinq ans, ou peut-être six ou sept ans. Il aurait pu ajouter que, l'an dernier, au lieu de se vendre 25 cents les trois boîtes, les tomates se sont vendues 20 cents la boîte, ou deux boîtes pour 25 cents. Je n'imagine pas que l'honorable député estime que les tomates, à ce prix-là, sont l'aliment le moins dispendieux que l'ouvrier puisse mettre sur sa table.

Quant à la question de l'existence d'une coalition, il a pris grand soin de ne pas parler de la convention qu'il avait arrêtée avec son fournisseur, à seule fin de savoir comment s'y prendre pour écouler les produits de ce trust. Cette convention est la plus intéressante de toutes celles qu'il m'a été été donné de lire. On y voit que le marchand de gros s'engageait de ne livrer que les produits de l'association des metteurs en conserves du Canada. A la fin de la saison de vente, on alloue au fournisseur un rabais de 10 cents par douzaine de ses légumes et de 12½ cents par douzaine de ses fruits. S'il achetait ailleurs qu'aux 60 fabriques que l'association des metteurs en conserves exploitait, il s'exposait à perdre toute sa commission. Cela me semble constituer une coalition, et je laisse aux membres de cette Chambre de résoudre par eux-mêmes ce problème.

M. LALOR: Puis-je demander à l'honorable député s'il croit que c'était là accorder un bénéfice trop grand au marchand de gros?

M. DOUGLAS: Je ne crois pas. Le profit, dans le cas de l'industrie de la mise en conserves, n'est réalisé ni par le marchand de gros ni par le marchand détailleur, mais bien par le fabricant. Le pauvre cultivateur gagne très peu sur les tomates qu'il vend ainsi et son bénéfice représente de 25 à 3 cents par boisseau de produit. Cela ne me semble pas contribuer un prix très élevé.

M. LALOR: Je crois que l'honorable député veut être juste. Qu'il me permette de lui dire qu'il y a dix ans nous payions 20 cents par boisseau de tomates et qu'aujourd'hui nous payons cet article 30 cents le boisseau. Presque tout ce que nous achetons est de 50 p. 100 plus cher qu'il y a dix ans.

M. DOUGLAS: Je me trompais de trois cents. Ce que je tiens à établir, c'est que ce que le cultivateur obtient de la matière première est complètement étranger au prix auquel le fabricant vend aux maisons de gros. Mon honorable ami dit que l'an dernier la récolte fut très faible et que, pour cette raison, les tomates se sont vendues de $1.35 à $1.50 la douzaine. La récolte a tellement manqué, dit-il, que les fabricants n'ont pu répondre à toutes les demandes. C'est vrai, mais le fabricant s'est néanmoins arrangé de façon à profiter de la hausse autant que possible.

Je ne retiendrai pas la Chambre beaucoup plus longtemps; j'aimerais cependant à faire quelques observations sur l'effet du tarif Underwood à l'égard de l'admission en franchise du blé aux Etats-Unis. Plusieurs députés ont énoncé des opinions différentes. Mon honorable ami d'Oxford-sud (M. Sutherland) s'indigne à la seule pensée que le cultivateur de l'Ouest puisse désirer expédier ses produits ailleurs que vers l'Est. Il semble croire que nous pouvons expédier le blé à des distances énormes, à travers des régions arides, tout en laissant un bénéfice raisonnable au producteur. Immédiatement après, un autre député affirme que ce qu'il faut aux cultivateurs de l'Ouest, ce n'est pas tant un nouveau débouché que de meilleurs moyens de transport. Comment compte-t-on résoudre le problème du transport si l'on oblige les producteurs de l'Ouest à expédier leur grain aux ports de mer de l'Atlantique, qui se trouvent à une distance de deux ou trois mille milles.

Au cours de la récente enquête de la commission des chemins de fer, il a été constaté que le blé est transporté des prairies de l'Ouest à la tête des lacs à des taux moins élevés que ceux qui sont en vigueur en toute autre partie du continent américain. Nous n'avons donc aucun secours à

attendre de la commission des chemins de fer, tant que les conditions actuelles existeront.

Si nous pouvions expédier notre grain aux Etats-Unis, nous aurions d'abord l'avantage de la concurrence qui, à mon sens, est chose fort importante. Nous aurions aussi l'avantage de posséder un débouché à proximité des Prairies, soit à Winnipeg, soit à Minneapolis; car j'ai assez haute opinion des Canadiens et même des minotiers du Canada pour savoir que lorsqu'ils en seront rendus là ils ne permettront pas à leurs rivaux américains d'accaparer le trafic de l'Ouest canadien. On s'est servi de ce même argument à l'égard de l'exportation du bétail pour combattre la réciprocité au cours de la dernière campagne électorale.

Le tarif Underwood est entré en vigueur en octobre dernier, et ce fut une véritable bénédiction pour la province de l'Alberta; car nous avions pour la première fois plus de porcs qu'on ne pouvait en consommer. Je n'ai pas par devers moi de données pour prouver ce que j'avance, mais voici un article qu'un journal de Calgary publiait le 8 mars, et où il est dit qu'en 60 jours il s'est expédié de Calgary pour $470,000 de porcs. Il ne s'agit ici que d'une seule ville de ma province, et ces porcs ont été vendus à Seattle; c'est un débouché auquel nul n'avait songé.

L'abolition de ces droits, que nous devons à la gracieuseté de nos voisins, a permis aux cultivateurs de l'Alberta de réaliser des bénéfices considérables en très peu de temps, puisque ces porcs se sont vendus de $7.75 à $8.25 les cent livres à Seattle. Un autre journal de Calgary, en date du 18 avril, dit qu'en une seule journée il s'est expédié de cette ville à Seattle pour plus de $60,000 de porcs. Calgary est aujourd'hui devenu l'un des centres les plus importants d'où l'on expédie le bétail sur pied et, sous ce rapport, rivalise avec Toronto et Winnipeg.

Suivant en cela les conseils qui nous ont été donnés par l'honorable ministre du Commerce, nous faisons de la culture variée, et l'an dernier nous avons élevé plus d'oiseaux de basse-cour qu'il n'en fallait pour la consommation. C'était la première fois qu'on avait dans la province de l'Alberta plus de volaille qu'il n'en fallait pour la consommation. Si nous n'obtenons pas l'abolition du droit sur le blé aux Etats-Unis, les cultivateurs pratiqueront la culture mixte sur une plus grande échelle. Comme il n'existe pas de débouchés dans l'intérieur de l'Alberta, où écoulerons-nous nos produits? Nous pouvons élever tous les porcs dont le Canada a besoin, mais où les vendrons-nous? Il est impossible de payer le transport entre Calgary et Toronto. Nous avons quelques salaisons qui nous prendront un certain nombre de ces porcs, mais si les débouchés étrangers ne sont accessibles ni à notre blé ni à nos autres produits, qu'arrivera-t-il? Demandez au fabricant de l'Est quel fut le résultat de l'échec de la réciprocité; s'il est de bonne foi, il vous dira que l'état des affaires dans l'Est est plus mauvais qu'il n'a jamais été depuis vingt ans. Etant de passage à Montréal, l'autre jour, j'ai eu l'occasion de causer avec plusieurs marchands de gros; l'un d'eux me disait: "Il y a vingt ans que les affaires n'ont été aussi mauvaises qu'aujourd'hui".

Il ne savait pas que j'étais dans la politique. Je lui répondis: "Est-il réellement possible que la dépression commerciale soit le résultat du changement de Gouvernement?" Il me dit: "Je ne l'avais jamais pensé, mais cela me paraît être le cas; le seul endroit où nous pouvons vendre nos marchandises maintenant est la ville d'Ottawa". Comment expliquez-vous cela?" lui dis-je. Il me répondit: "Parce que le Parlement est en session, et qu'il y vient un très grand nombre de délégations qui achètent nos marchandises. C'est la seule raison que je puisse en donner." L'honorable député qui m'a précédé (M. Lalor) est un manufacturier et un bon. Il possède une des meilleures manufactures de tricots qui existe non seulement dans le Canada mais dans le monde entier et il croit être capable de manufacturer ces tricots en concurrence avec n'importe quel manufacturier non seulement du Canada ou des Etats-Unis, mais aussi d'Allemagne. Demandez cependant à cet honorable député comment vont les affaires aujourd'hui, et il vous dira que ses voyageurs de commerce ne vendent pas suffisamment pour payer leurs dépenses, que ses agents résidant sur la côte du Pacifique ne font que battre la mesure. Cependant, il est un de ceux qui a fait de son mieux pour amener cet état de choses.

M. BURNHAM: Conseilleriez-vous la concurrence étrangère comme remède?

M. DOUGLASS: Je ne vois pas bien quel rapport il peut y avoir.

M. BURNHAM: Ni moi non plus.

M. DOUGLAS: L'honorable député d'Haldimand a fait allusion à un article qui a été publié dans le "Standard" de Montréal au sujet du prix de la farine au Canada et en Angleterre. J'ai reçu moi-même un numéro de ce journal, et je présume que tous les membres de cette Chambre en ont reçu aussi. J'ai découvert une erreur dans les chiffres dans cet article, mais j'ai pensé que ce pouvait être une erreur typographique. J'ai pris la peine d'écrire au rédacteur du "Standard" pour savoir si son correspondant était bien renseigné ou non. J'ai reçu une lettre signée par celui-là même qui a écrit l'article, et s'adressant au rédacteur du "Standard", il dit:

J'ai reçu votre lettre du 8 courant avec la copie de la lettre que vous a écrite M. Douglas, député, dans laquelle ce monsieur dit que le prétendu désavantage dont souffre le consommateur canadien a été grandement exagéré. Je réponds que les chiffres soulignés prouvent que je l'ai diminué. Les chiffres montrent que la différence s'élève à $1.70, ce qui prouve que ceux que j'ai donnés sont une moyenne raisonnable.

Je ne connais pas cette personne.

M. ROGERS: Quel est son nom?

M. DOUGLAS: Son nom est W. Lutton. Se basant sur le North-West Miller, il porte le prix de la farine à Montréal à $5.70 le baril, à Liverpool et à Londres à $3.99 pour les mois de septembre, octobre et novembre de l'année dernière. On a beaucoup parlé pendant ce débat des avantages respectifs de la protection et du libre-échange. Les honorables membres de la droite ont évidemment conclu que parce que le parti libéral demandait l'abolition des droits sur un certain nombre d'articles que nous étions des libre-échangistes absolus. Pour ma part, je veux bien les laisser dans cette croyance, mais je ne crois pas qu'ils rendent justice au parti libéral en disant cela. Je ne crois pas que la diminution ou l'abolition d'un droit de douane sur un article en particulier signifie que le parti qui demande cela soit absolument libre-changiste. Si c'était vrai, le parti conservateur serait alors tout aussi libre-échangiste que le parti libéral, parce que je constate que dans la dernière révision du tarif le parti conservateur a enlevé les droits sur un grand nombre d'articles, bien que, malheureusement, les articles sur lesquels les droits ont été enlevés sont ceux à l'usage des manufacturiers et non pas des consommateurs.

Nos honorables amis de la droite ont prétendu que l'industrie de la ficelle d'engerbage a été ruinée au Canada par le parti libéral, lorsque le droit sur cet article a été enlevé en 1897. J'ai ici quelques chiffres qui démontrent que cette assertion est absolument inexacte. L'honorable député du Yukon (M. Thompson) a cité un discours prononcé l'année dernière par l'honorable député de Wentworth (M. G. J. Wilson) qui disait que 14 ou 15 fabriques de ficelle d'engerbage avaient fermé leurs portes lorsque le droit sur cet article a été enlevé. Une personne qui est très au fait de cette industrie dans le Canada m'informe que lorsque le tarif sur la ficelle était très élevé un plus grand nombre de fabriques ont été forcées de fermer leurs portes par le monopole qui s'était formé au Canada que depuis que le gouvernement libéral avait admis la ficelle d'engerbage en franchise. Il dit que les fabriques qui ont été fermées par le monopole lorsque la ficelle d'engerbage était soumise à un droit sont les suivantes: Brown, de Québec; Bannermount, de Lachute; la fabrique de Porto, celle de Dovercourt, de Toronto; celle de Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick; et une des fabriques de Brantford. Ces fabriques, comme je l'ai dit, ont été fermées sous le tarif protecteur élevé en faveur de la ficelle d'engerbage. En fait, l'industrie de la ficelle en était arrivée à un point que le gouvernement d'Ontario commença à fabriquer la ficelle dans la prison centrale, et le Gouvernement du Canada suivit cet exmple en faisant fabriquer la ficelle dans le pénitencier de Kingston, dans le but de détruire le monopole de la Canadian Cordage Co.

Il y eut à Brantford une fabrique de ficelle d'engerbage qui ne périclita pas. Ses propriétaires continuèrent de prospérer grâce au tarif élevé qui les protégeait, et ils payèrent, une année, 60 p. 100 de dividende; une autre année, 90 p. 100, et l'année suivante, 110 p. 100. Ces profits extraordinaires eurent pour effet de lancer nombre de gens dans cette industrie. On vit surgir une fabrique à Brandon, et d'autres dans diverses parties du Canada. Mais une mauvaise administration en empêcha le succès. Il est faux qu'elles soient tombées en faillite parce qu'on avait enlevé le droit concernant la ficelle d'engerbage.

M. ALFRED THOMPSON: Quelle réponse l'honorable député a-t-il à faire aux cultivateurs de céréales de l'Ouest qui disent que l'industrie de la ficelle d'engerbage est aux mains d'un trust américain et que la ficelle se vend plus cher que lorsque le droit n'était pas encore enlevé?

M. DOUGLAS: Elle est aux mains d'un trust américain, parce qu'il a accaparé toute la matière première. Comment remédier à pareil état de choses au moyen d'un tarif? Si le contrôle du trust s'appliquait à un article manufacturé on pourrait peut-être modifier la situation en enlevant le droit; mais comme c'est à la matière première qu'il s'applique, je n'y vois pas de remède.

M. THOMPSON: Quel est votre remède?

M. DOUGLAS: Je n'en connais pas.

M. PARDEE: Quel est votre remède?

M. DOUGLAS: Que faire? Il n'y a pas de droit sur la ficelle d'engerbage. Il serait peut-être possible d'atteindre le trust de quelque manière; mais pas par des rajustements de tarifs.

Je regrette que l'honorable ministre des Finances ait imposé un droit sur l'acier en barres. Je crains fort qu'il n'en résulte une augmentation dans le prix du clou et de tous les articles que l'on fabrique avec de l'acier en barres. Le gérant d'une fabrique de clous de Calgary me disait, il y a quelques jours, que l'imposition de ce droit allait ruiner cette fabrique.

C'est aussi ce que je pense: Il a ajouté que, ayant entendu parler de ce projet l'année dernière, il avait écrit au ministre des Finances et au député de Calgary pour les y faire renoncer, et qu'ils lui avaient répondu que jamais on n'imposerait de droit sur cet article parce que ce serait préparer la ruine des petits fabricants de clou. Il m'a affirmé que le député de Calgary surtout lui avait promis, avec grand enthousiasme, que cela ne se ferait pas, qu'il ne pouvait pas le permettre, parce que c'eût été tramer la ruine de cette industrie à Calgary.

Pour cette raison, je regrette que le ministre des Finances ait cédé aux arguments des fabricants d'acier; mais j'espère qu'il va pouvoir, quand même, protéger ces petits fabricants. Les frais de transport de certains articles de quincaillerie plus lourds, comme le clou et autres objets fabriqués avec de l'acier en barres, étant déjà très élevés, ce serait aller trop loin que de causer l'augmentation du prix du clou, c'est-à-dire d'un article d'utilité journalière dans toutes les classes du peuple.

La question ayant été discutée sous tous ses aspects, je ne crois plus rien avoir à ajouter. Tout ce que je regrette, c'est que le ministre des Finances ait ignoré les besoins de la grande masse du peuple, les besoins des consommateurs, des cultivateurs, des artisans, pour ne songer qu'à ceux des manufacturiers. Certains députés de l'Ontario ont cherché à ameuter l'Est contre l'Ouest, et *vice versa* et ont dit que celui qui cultive le blé dans l'Ouest n'est qu'un industriel. Leurs assertions sont contraires aux faits. J'espère que, se rendant aux vœux de l'association des cultivateurs, on va faire disparaître les restrictions qui nuisent aujourd'hui à la vente de leurs produits.

(Sur motion de M. Pardee, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de M. Rogers, la séance est levée à onze heures quarante-sept minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 23 avril 1914.

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

REJET D'UNE PETITION.

M. l'ORATEUR: Relativement à la pétition du Conseil des métiers et du travail de Guelph, priant le Gouvernement de se charger de l'exploitation du chemin de fer Canadien du Nord, comme d'une entreprise d'utilité publique pour le peuple canadien et pour d'autres fins, je dois dire que cette pétition, en ce qu'elle comporte la dépense de deniers publics, ne saurait être agréée.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu verbalement sont précédées d'un astérisque.)

M. LEANDRE PARADIS.

M. DEMERS demande:

1. M. Léandre Paradis, de Saint-Jean (P.Q.), a-t-il un emploi du gouvernement du Canada?
2. Dans l'affirmative, quel emploi, et qui a-t-il remplacé?
3. Quelle était la rémunération de son prédécesseur?
4. Quel est le chiffre de sa rémunération actuellement?
5. Ledit M. Léandre Paradis est-il aussi l'adjudicataire d'une entreprise du département de la Milice et de la Défense?
6. Dans l'affirmative, un employé du Gouvernement peut-il se charger d'entreprises pour le compte de ce gouvernement?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Surintendant de la station de fumigation à Saint-Jean (P.Q.), et inspecteur pour l'application de la loi contre les fléaux et insectes nuisibles.

Il a remplacé M. P. H. Dupuis.

3. Sa rémunération était de $75 par mois tant que la station de fumigation restait en activité, soit à peu près quatre mois par année.

4. Sa rémunération est fixée à $75 par mois tant que la station de fumigation reste en activité, c'est-à-dire à peu près quatre mois par année.

5. Une entreprise de fourniture de fourrages à Saint-Jean (P.Q.) a été adjugée à M. L. Paradis. Le délai fixé pour l'exécution du marché expire le 31 août 1914.

6. Aucun renseignement.

SERVICE MEDICAL DES INDIENS.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Quels sont les médecins chargés par le Gouvernement de voir aux Indiens du comté de King (N.-E.)?

2. Quelle somme est versée annuellement à chacun de ces médecins?

3. Combien de visites professionnelles chacun de ces médecins a-t-il faites au cours de l'année civile la plus récente, ou de l'exercice financier le plus récent pour lequel on a en main ces détails?

4. Qui ces médecins ont-ils remplacés et quelle était la rémunération de leurs services?

M. ROCHE:

1. Le docteur George McNally, de Berwick, est le médecin attitré des Indiens pour la partie ouest du comté de King, et le docteur W. B. Moore, de Kentville, pour la partie est du même comté.

2. Ces médecins reçoivent chacun une rétribution de $200 par année.

3. Le docteur Moore, pendant le dernier exercice financier, a donné des soins à 127 Indiens. Nous n'avons pas encore reçu de rapport du docteur McNally quant au nombre des Indiens qu'il a été appelé à soigner.

4. Avant les médecins en question, c'est le docteur H. M. Jacques qui était chargé de soigner les Indiens dans tout le comté, moyennant $50 par année. Mais il ne se chargeait pas de faire toute la besogne, et en 1910-1911 nous dûmes solder des comptes au montant de $496,80. Les soins médicaux cette année-là entraînèrent une dépense totale de $546.80.

FACTAGE RURAL DE PLANTAGENET.

M. PROULX demande:

1. Combien de soumissions ont été reçues par l'administration postale pour le transport du courrier, suivant l'itinéraire de factage n° 1, Plantagenet, comté de Prescott?

2. Qui sont les soumissionnaires et quels sont les chiffres des diverses soumissions?

3. L'administration postale se propose-t-elle d'établir cet itinéraire prochainement?

M. PELLETIER:

1, 2 et 3. Les soumissions ne seront pas ouvertes avant le 8 du mois prochain. Le service sera inauguré aussitôt que les arrangements nécessaires auront été pris avec l'adjudicataire.

LIEUTENANT-COLONEL CHARLES F. WINTER.

M. CARROLL demande:

1. Quel est l'emploi du lieutenant-colonel Winter au département de la Milice, et quelles sont ses fonctions?

2. Dans le cours de l'année dernière, a-t-il reçu ordre d'exécuter quelque travail étranger à ses fonctions ordinaires, et lequel?

M. SAM. HUGHES:

1. Secrétaire militaire.

2. Non.

FOURNITURES POUR LE CAMP D'ALDERSHOT (N.-E.).

M. MACDONALD demande:

1. Quels sont ceux qui ont soumissionné l'approvisionnement des divers camps militaires à Aldershot, comté de King (N.-E.), pour l'année 1913?

2. A quel prix?

3. De qui les fournitures ont-elles été obtenues et à quel prix dans chaque cas?

M. SAM. HUGHES: On réunit les documents en exécution d'une motion adoptée par la Chambre sur ce sujet.

REVOCATION D'UNE CONCESSION DE TERRE.

M. KNOWLES demande:

1. Quand a été révoquée la concession à Harver Rea McVeigh du quart S.-O., sect. 3, township 23, rang 12, à l'ouest du 3e méridien?

2. Quand ont été émises en premier lieu les instructions du ministère de l'Intérieur pour un rapport de l'inspecteur d'homestead au sujet des améliorations faites audit quart de section S.-O.-3-23-12, à l'ouest du 3e méridien, à la suite de la demande de Harvey Rea McVeigh pour le remboursement des sommes perçues pour les améliorations par lui faites à ladite propriété?

3. Quelle somme d'argent a été ainsi perçue par le département pour lesdites améliorations?

4. A quelle date ces sommes ont-elles été payées au département?

5. Le rapport de l'inspecteur d'homestead mentionné sous le n° 2 a-t-il été reçu? Dans l'affirmative, quand?

6. Ledit Harvey Rea McVeigh a-t-il reçu quelque montant d'argent à valoir sur ledit remboursement? Dans l'affirmative, combien?

7. Ce paiement représente-t-il un acompte ou une solde de compte?

M. ROCHE:

1. Le 10 décembre 1912.

2. Le 19 mai 1913.

3. La somme de $165 a été perçue du demandeur actuel.

4. Le 5 avril 1913.

5. Non. Le terrain est situé au nord de la rivière Saskatchewan du sud, et l'inspecteur d'homestead a expliqué récemment que, par suite de la température et de l'état des chemins, il a été à peu près impossible depuis assez longtemps d'exécuter le moindre travail dans cette région; mais qu'il fera rapport après le 1er du mois courant, aussitôt que la marche de la saison et l'état des chemins le permettront.

6. Oui, $50. On nous a représenté qu'il était en grand besoin d'argent.

7. Un acompte.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. White l'invitant à se déclarer en comité des voies et moyens.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): Monsieur l'Orateur, si l'exposé budgétaire auquel il nous a été donné de prêter l'oreille ces jours derniers s'était borné à nous faire connaître l'état financier du pays, c'est avec plaisir que j'aurais joint mes éloges à ceux de beaucoup d'autres membres de la députation qui ont goûté cette partie du discours du ministre des Finances, et que j'aurais déclaré, en parfaite sincérité, qu'il méritait ces témoignages flatteurs. Sauf quelques bottes qu'il a voulu porter à ses adversaires, et dont ses adversaires n'ont guère à tenir compte pour le moment, l'exposé de la comptabilité et des opérations du Dominion qu'il nous a soumis, passif, actif et obligations conséquentes, a été clair, concis et précis, et si mon honorable ami me le permet, je vais lui en offrir mes félicitations les plus cordiales.

Mais quant à l'autre partie de son discours, dans laquelle il a analysé la situation du pays au point de vue économique, je dois lui déclarer—et j'en appelle au jugement de ceux qui siègent à mes côtés—que mon honorable ami a commis des erreurs singulières relativement aux faits et aux conclusions qu'il en a tirées, et qu'il n'a pu s'élever à une véritable conception des devoirs et des responsabilités qui lui incombent.

Mon honorable ami a affirmé, comme il l'a d'ailleurs fait en plus d'une occasion devant le Parlement et devant le peuple, que la situation économique du pays est satisfaisante, que nous avons traversé une période de dépression, mais fort légère comparativement à la crise survenue en 1907, et que déjà nous naviguons dans des eaux plus calmes. Il a formellement déclaré qu'il n'y avait pas lieu de s'alarmer, que nous étions en état d'attendre en paix que la réaction se fasse, et que, quant aux réformes qu'il se propose d'opérer, il a décidé tout simplement de serrer les écrous en ce qui concerne certains articles du tarif et de faire semblant de diminuer les droits sur les instruments aratoires, réduction qui est tellement insignifiante, qu'elle ne fait qu'ajouter l'insulte à l'injustice dont se plaignent déjà les cultivateurs. Mon honorable ami se fie avec beaucoup de satisfaction sur les énormes ressources du Canada. Ces ressources, surtout dans le domaine de l'agriculture, sont énormes, en vérité; mais mon honorable ami, en tout cas, devrait savoir—et il est dans une situation pour le savoir mieux que n'importe qui en cette Chambre—que les ressources du Canada, si immenses qu'elles soient, et bien que nous ayons à peine commencé à les exploiter, sont si négligées que, dans les provinces de l'Est, la production agricole ne marche pas de pair avec les besoins du pays. Quant aux provinces de l'Ouest, il sait également que l'industrie agricole est à la veille d'y subir un temps d'arrêt. Il n'est pas possible qu'il n'ignore ces faits; mais il se contente de tourner le dos à la situation. Nous n'avons pas à nous attendre à autre chose de sa part, car il est l'un de ceux qui, il y a trois ans, criaient si fort: "Pas de changements; pas d'améliorations; conservons le statu quo".

Celui qui n'a pas l'énergie nécessaire pour faire des améliorations n'aura jamais le courage d'opérer des réformes.

Mon honorable ami, toutefois, a déclaré que de toutes nos industries, c'est encore l'agriculture qui occupe le premier rang. S'il est vrai, comme je me propose de le démontrer un peu plus tard, qu'en ce moment l'agriculture est loin de nous fournir le rendement que nous serions en droit d'attendre d'elle, n'est-ce pas là la meilleure preuve que l'on puisse apporter que la situation économique du pays n'est pas ce qu'elle devrait être et que le Gouvernement devrait s'appliquer immédiatement à y remédier? Si le Gouvernement n'est pas capable de trouver un remède à la situation

actuelle, alors c'est la meilleure preuve qu'il puisse nous fournir qu'il n'est pas digne de la confiance que le peuple a reposée en lui.

Je sais fort bien que je ne puis convaincre mon honorable ami, quoi que je dise; mais je me permettrai tout de même de lui remettre sous les yeux une assertion qui est sortie de la bouche de l'un des honorables députés de la droite, il y a quelque temps. Mon honorable ami de Dundas (M. Broder), que je regrette beaucoup de ne pas voir à son siège aujourd'hui, possède la réputation, bien méritée d'ailleurs, d'être l'un des observateurs les plus fins et les plus clairvoyants qui occupe un siège en cette Chambre, dès qu'il s'agit d'analyser la situation économique du pays. Il n'y a pas très longtemps, il a analysé la situation actuelle, et au vu de mon honorable ami, il a affirmé que notre production agricole, sous plusieurs rapports, ne répond plus à nos besoins. Voici les paroles qu'il a prononcées:

Le très honorable membre doit se rendre compte que le Canada, en fait de produits de la laiterie, ne fournit pas la production que l'on est en droit d'exiger d'un pays agricole de son importance. Quelle excuse avons-nous à offrir pour justifier un semblable état de choses? J'ai moi-même été témoin, l'hiver dernier, d'un monsieur qui à son déjeuner, en pleine ville d'Ottawa, mangea des œufs venant de Russie, des pommes de terre récoltées en Irlande, du lard fumé importé du Danemark et du beurre fabriqué en Nouvelle-Zélande.

Puis l'honorable député ajouta avec des larmes dans la voix:

On ne devrait jamais être témoin d'un spectacle de cette nature dans notre pays.

Il n'y avait pas un seul mets de provenance canadienne sur ce menu; ils venaient tous de l'étranger. Ce n'est pas étonnant que l'honorable député de Dundas ait ajouté avec découragement que des faits de cette nature ne devraient jamais se produire dans notre pays; pourtant, c'est un spectacle dont nous sommes les témoins attristés tous les jours: " C'est vrai; c'est navrant; et il est pitoyable que ce soit vrai". L'honorable député de Dundas, qui est un homme pratique, ne s'est pas contenté de nous signaler le mal; il nous a en même temps indiqué le remède à la situation actuelle, en ajoutant de suite:

On ne devrait jamais être témoin de spectacles de cette nature dans notre pays. Il n'y a qu'un remède à la présente situation, c'est le retour à la terre de notre population.

Ces paroles ont été prononcées en présence de mon honorable ami le ministre des Finances; or trouvons-nous un mot dans son exposé budgétaire qui soit de nature à encourager ce retour vers la campagne? Il n'y a pas un mot de son discours qui trahisse le moindre souci en ce sens. Voilà la situation. Mon honorable ami de Dundas s'est étendu sur ce sujet; il a affirmé et il a établi qu'au cours des dix dernières années, le nombre des vaches laitières a diminué dans les provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard. Tout le monde sait que la vache laitière constitue une richesse pour le cultivateur. Il se peut que sous d'autres rapports notre richesse se soit accrue, mais dans Ontario, la richesse que constituaient nos troupeaux de vaches laitières a considérablement diminué. Selon les chiffres cités par l'honorable député de Dundas, au cours de la dernière période décennale, nos troupeaux de vaches laitières ont subi les diminutions suivantes, dans les différentes provinces: 33,784 dans Ontario, 14,691 dans Québec, 2,552 au Nouveau-Brunswick, 9,515 à l'île du Prince-Edouard et 2,484 en Nouvelle-Ecosse, soit une diminution totale de 63,026. Il est donc bien constaté qu'à l'heure actuelle cette richesse que constituent nos troupeaux de vaches laitières diminue au lieu d'augmenter. L'honorable député de Dundas aurait pu aller plus loin encore; il aurait pu ajouter que dans les provinces de l'Est, non seulement la production laitière, mais la production de toutes les denrées alimentaires ne répond plus aux besoins et aux exigences de la population.

Il aurait pu changer quelque peu le langage dont il s'est servi et affirmer que le seul remède que l'on puisse apporter à la situation actuelle, ce n'est pas seulement de diriger notre population vers les campagnes, mais dans les provinces de l'Est: Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard, il faudrait que le Gouvernement tente un effort suprême afin de ramener sur nos terres cette partie de notre population rurale qui est allée s'établir dans les villes.

C'est un fait constaté; à l'heure actuelle, nos campagnes sont désertées, et dans les provinces de l'Est le nombre des travailleurs de la terre a considérablement diminué depuis dix ans. Voilà le problème qu'aurait dû résoudre mon honorable ami. Loin de moi la pensée d'accuser le Gouvernement d'être responsable de la présente situation; je ne voudrais pas aller jusqu'à prétendre que le Gouvernement a contribué à amener l'état de choses dont nous souffrons à l'heure actuelle, mais j'accuse nos gouvernants d'avoir failli à la tâche qui leur incombait de faire face à la situation. Ils

ne peuvent prétendre qu'ils ne sont pas responsables, car alors on pourrait leur demander: pourquoi avez-vous été placés par le peuple à la tête des affaires? Quelles sont les promesses qu'ils ont faites au corps électoral? Ils se sont solennellement engagés à opérer des réformes, afin de rendre le peuple encore plus prospère qu'il ne l'était; mais que voyons-nous? C'est tout le contraire qui se produit. J'ai donc le droit d'accuser le Gouvernement d'avoir failli à son devoir, parce qu'il n'a pas au moins tenté de remédier à la situation actuelle.

Tout le monde sait qu'à notre époque, dans tous les pays civilisés de l'univers, il existe une tendance chez les populations rurales à déserter les campagnes pour aller encombrer les villes. C'est un mal qui n'est pas particulier au Canada, car il en souffre en compagnie de beaucoup d'autres nations. Dans tous les pays, il existe des causes générales qui affectent les populations rurales, et presque partout il existe également des causes spéciales et particulières à tel ou tel pays, mais que l'on peut toujours corriger ou atténuer, en adoptant des lois en conséquence. Pour ce qui est des causes générales, il est probablement impossible d'y remédier, je l'admets en toute franchise; quant aux causes particulières, je n'hésite pas l'affirmer, nous pouvons certainement toujours y apporter remède, si nous voulons nous appliquer sérieusement à l'accomplissement de cette tâche.

A l'heure actuelle, monsieur l'Orateur, la Grande-Bretagne assiste à un exode en règle de la population rurale vers les villes. Là, il est assez facile de découvrir la principale cause de cette migration, qui réside dans les vices que consacre la législation agraire, dernier vestige du vieux régime féodal, et le Parlement essaie de modifier ces lois afin de remédier à la situation. Les efforts que tente le gouvernement de la Grande-Bretagne, afin de modifier ces lois défectueuses et de ramener les populations rurales vers les campagnes, présentent un spectacle qui est digne de toute notre admiration.

Dans notre pays, grâce à Dieu, nous n'avons pas le régime féodal. Nous ne connaissons pas cette calamité, et cependant, nous ne pouvons réussir à faire rester nos cultivateurs sur leurs terres. Il nous appartient donc de chercher un remède afin de faire disparaître cette situation lamentable, et ce remède, comme j'ai l'intention de le démontrer séance tenante, nous pouvons l'obtenir en cherchant à développer nos relations commerciales.

[Sir Wilfrid Laurier.]

Voilà la situation dans les provinces de l'Est; quant aux provinces de l'Ouest, en étudiant ce problème, nous ne devons jamais perdre de vue qu'il y a là 150,000,000 d'acres de terre qui n'attendent que des bras pour être mises en valeur. De ces 150,000,000 d'acres de terre, il n'y en a encore que 18,000,000 qui soient en culture, à l'heure actuelle, ce qui laisse encore une différence de 132,000,000 d'acres d'excellentes terres; cependant, et mon honorable ami le sait bien, nous ne faisons guère de progrès vers le but que nous devrions poursuivre: le peuplement de nos immenses prairies de l'Ouest. Dans son exposé du budget, l'autre jour, mon honorable ami a exprimé sa satisfaction de voir que le courant de notre immigration n'a pas diminué. Voici ses propres paroles:

> Nous devons être satisfaits de constater que, non seulement les nouveaux colons continuent à affluer vers le Dominion, mais encore il est évident, d'année en année, que les restrictions imposées ont eu pour résultat d'amener une amélioration marquée dans la classe d'immigrants qui se dirigent vers notre pays.

Je ne puis laisser passer sans la relever cette affirmation de mon honorable ami. Il est bien vrai que le volume de notre immigration ne diminue pas; il continue à se maintenir, mais l'honorable ministre fait des "nouveaux colons". Ce ne sont pas de nouveaux colons se destinant à la culture de nos terres qui nous arrivent à l'heure actuelle, mais plutôt des ouvriers et des artisans. Il sait bien qu'aujourd'hui le nombre des immigrants qui s'établissent sur des terres, de même que la superficie des terres qui sont mises en culture, diminuent d'année en année. En 1910-1911, on a concédé 63,830 homesteads, y compris les concessions gratuites, les terres acquises par préemption et achat, les terres distribuées aux vétérans de la guerre du Sud-Africain; en 1911-1912, on en a concédé 52,553, en 1912-1913, 43,552, et pour l'année qui vient de se terminer, 38,856 seulement.

Ce ne sont pas de nouveaux colons qui arrivent au pays, mais une autre catégorie d'immigrants. Les immigrants qu'il nous faut, ce sont des cultivateurs, des ouvriers agricoles et des domestiques; or, au lieu de cela, nous recevons des artisans et des ouvriers qui, ne trouvant pas de travail, vont s'échouer dans les villes, pour y grossir les rangs de l'armée des sans-travail. Voilà la situation.

Nous sommes avant tout un pays agricole. Mais si l'agriculture est stationnaire, cela imprime au pays une flétrissure qui ne saurait échapper à l'œil de personne, et voilà

la situation du moment. Cette situation doit tenir à certaine cause. Si les habitants des anciennes provinces quittent la campagne pour la ville, et si ceux des nouvelles provinces ne s'attachent plus au sol, pareille situation doit avoir une cause déterminante. Comme cette question est quelquefois venue sur le tapis ici même, on a exprimé des opinions divergentes à cet égard. Il peut y avoir lieu à légitime divergence d'opinion; mais il y a des gens qui sont en mesure de nous éclairer à cet égard et dont l'opinion a un plus grand poids que d'autres, et ce sont les cultivateurs canadiens. Les cultivateurs qui, plus d'une fois déjà, ont eu voix au chapitre devant le Gouvernement, ont fait connaître les causes qui ont abouti à ce résultat et nous ont signalé le remède.

Dans la mesure où j'ai pu m'éclairer à la lecture de leur requête, il existe une double cause: d'abord, le coût élevé de la production, puis l'insuffisance des marchés. Quant au prix élevé de la production, plus d'une fois les cultivateurs ont exprimé, d'une voix unanime, leurs vœux et suggéré le remède à appliquer au mal. Ils ont demandé l'affranchissement des machines agricoles. Plus d'une fois cette question est venue sur le tapis ici et on a exprimé nombre d'opinions divergentes. Quand le cultivateur demande le dégrèvement des outils et des instruments dont il se sert, et désire qu'on n'aggrave pas à cet égard le fardeau qu'il supporte déjà, personne ne saurait dire que pareille demande soit exagérée. Mes collègues de droite et de gauche en conviendront, c'est là une demande parfaitement légitime et à laquelle il faut faire droit, à moins que quelque raison péremptoire ne s'y oppose.

On a déjà prouvé ici même, au cours du débat, que les misères et les privations endurées par les colons de nos prairies ne soutiennent nullement la comparaison avec les sacrifices que se sont imposés nos ancêtres dans cette partie du Canada, en se frayant un chemin à travers la forêt vierge pour eux-mêmes et pour leurs familles. Je me range volontiers à cet avis; les misères endurées aujourd'hui par les colons des prairies ne sauraient soutenir la comparaison avec les sacrifices consentis par nos aïeux dans cette partie du Canada. Or, monsieur l'Orateur, parce que nous ne pouvons rien faire pour les morts, est-ce une raison de se croiser les bras et de ne rien faire pour les vivants? Il est exact de dire, sans doute, que les colons de l'Ouest ne souffrent pas de misères et d'épreuves comparables à celles endurées par une autre génération dans cette partie du pays; mais, monsieur l'Orateur, s'il est en notre pouvoir d'alléger le fardeau que supporte le colon aujourd'hui, pourquoi ne mettrions-nous pas la main à la pâte? Les épreuves d'aujourd'hui ne sont pas aussi dures que celles du passé; mais, monsieur l'Orateur, il existe encore des souffrances et des misères.

Quelques députés ont dans leurs pupitres des lettres venant de colons des prairies de l'Ouest contenant l'avis signifié par l'agent du fabricant de machines agricoles disant au colon que s'il n'acquitte pas son compte, c'est le shérif qui fera le recouvrement de la somme due. Ces lettres, je les ai de mes yeux vues. Il est réellement cruel et navrant qu'un homme soit soumis à pareil traitement; et s'il est en mon pouvoir de diminuer ou d'atténuer ce mal en quelque manière, je courrai le risque de pareille tentative, sans souci des conséquences pour moi-même. Or, quand les cultivateurs s'adressèrent au Gouvernement lui demandant le dégrèvement de leurs machines agricoles, on leur répondit par un refus catégorique. Et pourquoi?

La raison alléguée, c'est que l'affranchissement des instruments aratoires aboutit à la liberté commerciale. Et c'est au ministre des Finances que revient la paternité de cette affirmation. Et cette phrase, il semble évidemment y avoir mis une certaine complaisance, puisqu'il l'a répétée en plus d'une occasion au cours de son exposé budgétaire. Au dire du ministre des Finances, non seulement le dégrèvement des machines agricoles, mais encore l'affranchissement des denrées alimentaires revient au libre-échange. Je pose ici la question au ministre: Que veut-il dire en affirmant que la détaxe des machines agricoles est synonyme de libre-échange? Qu'il me permette de le lui dire en toute sincérité, entre amis, sa phrase est inexacte au sens réel comme au sens figuratif; elle est vague et illogique. Le dégrèvement des machines agricoles en 1914 n'est pas plus synonyme de libre-échange que ne l'était en 1893 ou en 1894 l'admission du bois en franchise, accordée par le gouvernement conservateur. Que mon honorable ami me permette de le lui dire, sa phrase à effet "le dégrèvement des machines aratoires est synonyme de libre-échange" est un appel au préjugé qui existe dans certaines parties du pays contre l'idée même de la liberté commerciale. Même dans cette Chambre, il suffit de prononcer le mot de libre-échange pour pro-

voquer les rires et les sarcasmes des ministériels. Au demeurant, monsieur l'Orateur, quelle que soit notre opinion, à la droite ou à la gauche, sur les avantages du libre-échange, on ne le saurait nier, il n'y a qu'un pays au monde aujourd'hui où règne le libre-échange, et c'est celui qui l'emporte sur tous les autres pays, en matière de commerce, de finance, dans l'art et la science du gouvernement. Dans tous les domaines où s'exercent l'activité intellectuelle et la pensée du siècle, d'autres nations l'emportent sur l'Angleterre. L'Allemagne devance certainement l'Angleterre et toutes les autres nations en matière d'études philosophiques. Pour la précision et la grâce, qui distinguent ses œuvres littéraires, la France occupe sans conteste le premier rang. Mais en fait de commerce, de finance, dans l'art et la science du gouvernement, nulle nation n'existe ou n'a jamais existé qui puisse soutenir la comparaison avec la Grande-Bretagne, cette mère de la liberté de penser, et de la liberté civile et commerciale.

Etant donné que cette grande nation a émergé de son système protectionniste d'antan, pour s'élever à la conception de la valeur de la liberté commerciale, les honorables députés pourraient bien se dire: il y a peut-être dans le libre-échange quelque chose qu'ils ne soupçonnent point dans leur philosophie.

Ce n'est pas seulement d'après des conceptions théoriques qu'il faut déterminer l'application des principes économiques. Nous, les membres de la gauche, nous les libéraux canadiens, qui avons soutenu la cause du libre-échange... (Exclamations) ...nous avons toujours prétendu que le système qui convient le mieux au pays, ce n'est pas le régime protectionniste ou la douane protectrice, mais bien le régime de la "douane fiscale" ou du tarif de revenu. Je le sais parfaitement—et les railleries dont je viens d'être l'objet il y a un instant en sont la preuve—on m'a souvent reproché au cours de ce débat, et d'autres débats antérieurs, ce qu'on appelle mon illogisme en matière économique et fiscale.

Des VOIX: Parfaitement.

Sir WILFRID LAURIER: Je vois que j'ai fait vibrer la corde sensible chez les députés de la droite. A une certaine époque, on m'a fait un crime d'être partisan de l'union commerciale et de je ne sais combien d'autres hérésies. Monsieur l'Orateur, je n'ai jamais voulu repousser ces attaques, non pas que je fusse insensible à la courtoisie dont on faisait preuve à mon endroit et de l'honneur qu'on me rendait en mettant en pareille évidence mon humble personnalité, mais c'est que je n'ai jamais pensé que mon humble personne méritât l'honneur qu'on me faisait, en y consacrant le temps si précieux de cette Chambre. Mais il est un député ici auquel je ne saurais permettre pareille liberté aux dépens de la vérité, et c'est le ministre des Finances. Il le sait, ces assertions ne sont pas conformes à la vérité; il le sait, si elles étaient exactes, il n'aurait pas fait si longtemps partie de l'équipage du vaisseau dont j'avais la direction et à bord duquel nous avons dû, en mainte circonstance, braver la fureur des flots. L'heure sonna, toutefois, où mon honorable ami crut devoir faire volte-face. En ce pays de liberté, il avait bien droit d'agir ainsi. Sans doute, je le regrette, et pour moi et encore davantage pour lui; car, si quelqu'un a changé d'avis ou de politique, c'est bien lui et non pas moi.

A notre avènement au pouvoir en 1896, nous trouvâmes le tarif protecteur en vigueur. Un tarif protecteur engrendre le mécontentement; on fait des placements de capitaux, l'on crée de nouvelles industries, et si l'on modifie imprudemment ce tarif, il en peut résulter une crise financière ou une panique commerciale de haute gravité pour le pays. Nous avons tenu compte de la chose; nous en tenons encore compte. A leur accession au pouvoir, il y a deux ans, les démocrates des Etats-Unis visèrent aussi cet objectif; ils ne s'empressèrent pas de démolir de fond en comble le régime fiscal; ils se mirent à l'œuvre avec prudence, de manière à ne pas faire d'injustice à un groupe quelconque et à venir au secours des consommateurs, sans nuire aux industriels. C'est ainsi qu'en 1896 nous avons agi; nous avons été en mesure de soulager les consommateurs sans faire tort aux manufacturiers. Mais aujourd'hui, c'est un autre refrain.

Quand nous présentâmes notre tarif en 1896, on s'écria ici même que nous allions donner le coup de grâce aux industries canadiennes. Quand on constata, plus tard, que le tarif répondait aux besoins du peuple et avait abouti à créer une période de prospérité inouïe, on changea de refrain et on nous accusa d'avoir maintenu le tarif dans son intégrité. Les deux affirmations se valent pour l'exactitude. Les ministériels affirment que nous n'avons rien fait pour la réforme du tarif; mais je leur rappellerai

que nous avons dégrevé nombre d'articles utilisés par le cultivateur. Nous avons dégrevé la ficelle d'engerbage, le fil de fer barbelé et le cordage. Bien plus, en inaugurant le régime de préférence commerciale en faveur de la Grande-Bretagne, nous avons inauguré un principe dont les conséquences se font encore sentir aujourd'hui. Nous avons usé de prudence dans l'application de ce régime privilégié.

Nous avons réduit les droits sur les importations venant d'Angleterre d'abord de 12½ p. 100, ensuite de 25 p. 100, et finalement de 33⅓ p. 100 du tarif général; il en est résulté que la préférence anglaise a maintenu à un taux raisonnable le prix des articles manufacturés au Canada ou même importés des Etats-Unis. Il est en effet reconnu que quand même les produits manufacturés importés des Etats-Unis sont taxés au tarif général, le prix à payer par le consommateur est fixé par le prix des produits importés à la faveur du tarif de préférence accordé à l'Angleterre. Nous avons adopté un principe nouveau dont les conséquences ont aujourd'hui une portée énorme. Mon honorable ami si regretté, M. Paterson, a dit une fois et avec grande vérité, suivant moi, que si les importations de 1911 avaient été faites sous l'application du tarif de 1896, le Gouvernement aurait prélevé sur le consommateur environ $8,000,000 en plus de ce que nous avons perçu. C'est donc la justification du système économique que nous avons adopté, que nous avons maintenu et que nous proposons d'appliquer en ce moment.

Nous voulons également traiter les machines agricoles comme tous les autres articles. Le tarif imposé sur les instruments aratoires est-il nécessaire pour assurer le revenu? Personne n'osera le soutenir. Le droit de douane peut-il être supprimé sans nuire au fabricant de ces machines? Ce serait du nouveau pour moi si dans les conditions actuelles les fabricants d'instruments agricoles au Canada ne pouvaient pas soutenir la concurrence des fabricants américains sur nos marchés intérieurs. Nous savons qu'ils peuvent rivaliser avec les constructeurs américains, en Angleterre, en France, en Allemagne, en Hongrie et dans beaucoup d'autres pays. Si le manufacturier canadien peut lutter contre son concurrent américain en Angleterre, ou en France, ou en Allemagne ou en Hongrie, existe-t-il une raison que l'empêche de lutter avec lui sur le sol même du Canada? On a soulevé une objection qui a son importance, en disant qu'il n'est pas juste de supprimer les droits sur le produit manufacturé quand la matière première est grevée par le tarif.

Il peut y avoir du vrai dans cette objection, mais j'y répondrai suffisamment en disant que, à l'exception du charbon, la matière première pour tous les produits est soumise aux droits aussi bien aux Etats-Unis qu'au Canada, et s'il y a d'un côté comme de l'autre des droits à payer, il existe une similarité de conditions manufacturières et l'objection disparaît. Pour le charbon, l'argument a une certaine force, mais il est bien connu de tout le monde aujourd'hui que le charbon est graduellement, je peux même dire rapidement remplacé par l'énergie électrique. Et après tout, si ces différents éléments ne peuvent pas se concilier, si nous devons faire un choix entre les uns ou les autres, quelles que puissent être les vues de nos honorables adversaires, je dis pour ma part: Ayant à choisir entre un intérêt et un autre, je me range du côté de l'industrie agricole, qui d'après l'expression même de mon honorable ami est la base de toutes les industries sans laquelle aucune autre ne peut être florissante.

Nous passons ensuite, monsieur l'Orateur, à l'autre demande qui a été faite par les cultivateurs. Ils ont déclaré qu'ils étaient paralysés par le coût de la production et qu'ils l'étaient encore davantage par l'insuffisance des débouchés. Si les cultivateurs, et spécialement ceux de l'Ouest, réclament quelque chose, ce sont des marchés plus vastes pour leur produits. Leur demande a été rejetée, je pourrais même dire brutalement rejetée. Mais il y a une chose que les cultivateurs ont reçue sans l'avoir demandée et on les a traités sur ce point avec libéralité; on leur a donné des conseils. Dans tous les coins de la droite de la Chambre on leur donne ce conseil: "Pourquoi ne faites-vous pas de la culture mixte?" Combien de fois n'avons-nous pas entendu ce conseil au cours de la présente discussion? On peut être sûr que les cultivateurs de l'Ouest feront de la culture mixte dès qu'ils auront constaté que c'est plus profitable pour eux que la culture du blé. Mais nous avons l'expérience du passé pour nous montrer que dans tout ce continent, sur des terres neuves, que le sol soit de prairie ou de forêt, la récolte qui donne le plus de bénéfice au cultivateur est celle du blé.

Nous pouvons suivre la production du blé depuis les premiers temps de la découverte du continent jusqu'à l'heure actuelle; nous la voyons d'abord dans les états de la Nouvelle-Angleterre, dans la province de Québec, dans la province d'Ontario, dans la vallée du Genesee puis dans

l'état d'Illinois et dans l'état de Minnesota, jusqu'à ce qu'enfin elle soit centralisée dans les trois provinces de l'Ouest canadien. Dès que le cultivateur reconnaît que l'agriculture mixte lui donne des bénéfices, il l'entreprend, mais en attendant il cultive du blé. L'an dernier il a récolté 200,000 boisseaux de blé. Où va cette production? Actuellement il n'y a que deux débouchés, le marché intérieur et celui de l'Angleterre. Combien peut absorber le marché intérieur? Pas même 50,000,000 de boisseaux. Les statistiques nous apprennent que la proportion de la consommation est de 5 boisseaux par habitant; par conséquent le marché intérieur ne prendra pas 50,000,000 de boisseaux. Jusqu'à maintenant le marché anglais n'a pas absorbé plus de 50,000,000 de boisseaux et alors où va le reste? Les cultivateurs de l'Ouest doivent trouver un débouché quelque part pour ce surplus. Vous leur dites qu'ils ne peuvent pas vendre leur blé aux Etats-Unis, mais c'est pourtant là qu'ils l'envoient aujourd'hui en dépit de tous les obstacles. Dans les derniers deux ou trois mois de l'exercice financier précédent, 2,000,000 de boisseaux de blé ont été expédiés du Canada aux Etats-Unis, malgré le droit de douane. Mais nos honorables adversaires nous disent: C'est inutile d'essayer d'ouvrir le marché des Etats-Unis aux producteurs de blé de l'Ouest, car les Américains sont eux-mêmes exportateurs de blé. Quelle erreur! Les Américains, il est vrai, produisent du blé; mais ils ne produisent pas notre blé et ils sont obligés de l'acheter. Chacun sait que depuis dix ans, peut-être plus même, mais certainement depuis dix ans, les Américains ont importé notre blé en transit pour le moudre dans leurs minoteries et l'expédier sur les marchés européens. Ce que les Américains font pour les marchés européens, ils devront le faire aussi pour leur marché intérieur. On nous dit que les cultivateurs de l'Ouest ne connaissent pas leurs propres intérêts. Dans tous les cas, nous pouvons croire qu'ils connaissent cette question aussi bien que les critiques et les monopoleurs qui leur répètent qu'ils ne connaissent rien à leurs affaires, tandis qu'eux ont le monopole de l'intelligence ainsi que le monopole des marchés.

Il ya encore une autre raison que j'ai été surpris d'entendre mettre en avant au cours de la discussion actuelle. On nous a dit: Méfiez-vous des Américains, il y a aujourd'hui dans leur tarif une arrière-pensée. Leur nouveau tarif stipule que le blé entrera chez eux en franchise, sauf celui qui provient des pays qui ont imposé un tarif à leur blé ou aux sous-produits du blé. Et on nous répète: Attention, il y a là une arrière-pensée. Je répondrai seulement que le tarif américain est le résultat direct de l'inspiration du président Woodrow Wilson, et je n'hésite pas à dire, persuadé que sur ce point chacun sera d'accord avec moi, que l'arrivée au pouvoir de M. Wilson indique qu'une nouvelle orientation a été donnée à la politique des Etats-Unis. S'il fut un temps où l'on pouvait accuser le tarif américain de nous être hostile, vous ne pouvez pas porter cette accusation contre la législation économique inspirée par M. Wilson; vous ne pouvez pas porter cette accusation contre un homme qui risque sa popularité personnelle dans son propre parti pour maintenir intact l'honneur du peuple américain, pour maintenir intangibles les obligations internationales, et pour donner au commerce mondial un traitement égal à celui du commerce américain, pour l'usage d'un canal construit avec l'argent des Etats-Unis. Quand d'honorables députés prétendent qu'il y a des intentions hostiles dans ce tarif inspiré par le président Wilson, je dis que ces accusations ne peuvent atteindre l'homme contre lequel elles sont dirigées et qu'elles rejaillissent sur ceux qui les ont lancées à leur plus grande honte et confusion.

Je n'ai entendu qu'un seul argument au sujet de la suppression des droits sur le blé qui ait fait quelque impression sur mon esprit, c'est celui qui a porté sur les plaintes des minotiers canadiens. Mais je parle de ce sujet avec une certaine défiance, car je ne me reconnais pas compétent pour le discuter au point de vue technique; toutefois, je n'ai pas encore été informé que les minotiers canadiens n'étaient pas sur un pied d'égalité avec les minotiers américains soit sur le marché canadien soit sur le marché américain. Je n'ai pas pu découvrir quel avantage le minotier américain avait sur le minotier canadien, si nous avions la liberté du marché américain.

Je crois que les minotiers de la rive nord du Saint-Laurent—sur le canal Welland et le canal de Lachine—peuvent s'emparer du marché de New-York au détriment des minotiers de la vallée du Mississipi avec l'avantage qu'ils ont d'être plus près de ce marché. Je n'ai rien d'autre chose à ajouter sur ce point, sauf comme je le disais il y a un instant, en parlant des machines agricoles, que si les deux intérêts ne peuvent pas se mettre d'accord et que si nous devons choisir entre eux, je me range du côté de l'indus-

trie qui est la plus importante du pays et sans laquelle aucune autre ne peut fleurir. Telle est la situation relativement à une partie de la question.

A toutes les demandes des cultivateurs on a fait la sourde oreille ou on a répondu par des refus très nets; mais pour les consommateurs, le Gouvernement ne s'en est même pas occupé. Quand le Parlement s'est réuni, il y a environ trois mois, la première chose que nous avons faite, ce fut d'attirer l'attention du Gouvernement sur la cherté de la vie. Nous n'avons pas harcelé le Gouvernement, mais nous l'avons mis sur ses gardes en lui demandant d'étudier la question et de proposer quelque mesure de soulagement. Notre proposition a été reçue avec froideur et le Gouvernement est évidemment resté insensible jusqu'à ce moment. Si les ministres ne sont pas touchés par les conditions relatives à la cherté de la vie, ils sont les seuls dans ce cas au pays. Il y a quelques jours j'ai lu une conférence faite sur cette question par le professeur Osborne de l'université du Manitoba, et vous pouvez imaginer que venant d'une autorité aussi élevée, ses opinions ne sont pas influencées par la politique, son étude n'était qu'une simple discussion économique du problème. Voici comment il a commencé:

Il n'est pas permis de mettre en doute que le coût de l'existence aujourd'hui au Canada est exorbitant. Nous en avons la preuve de tous côtés. Tous les journaux constatent le fait. Là, une commission d'enquête est instituée; ailleurs, les consommateurs mécontents se liguent et l'on peut même dire que l'opinion publique est en état de révolte sur cette question. Une enquête récemment instruite en Angleterre constate qu'en douze ans le prix de la vie au Canada a augmenté de 51 p. 100. Le pays qui le suit de plus près, dans cette voie, n'accuse qu'une augmentation de 39 p. 100. De cet état de choses est finalement sortie une commission instituée par le gouvernement canadien, mais la preuve la plus concluante, nous la trouvons dans l'extrême difficulté que la masse de notre population éprouve à joindre les deux bouts. Le nombre des indigents, parmi nous, augmente d'une manière alarmante. On rapporte qu'à Winnipeg, dix mille dîners gratuits ont été servis, le jour de Noël. Il est admirable que ces dîners aient été servis, mais c'est une honte que la plus grande partie de ces aumônes ait été nécessaire.

Qui osera dire le contraire? Je regrette de ne pouvoir donner ici tous les chiffres cités par le conférencier, mais la conclusion qu'il en tire, c'est que si la vie est chère, ce n'est pas parce que le producteur reçoit des prix anormaux, mais parce que les trusts et les coalitions réalisent d'énormes profits.

Personne n'a d'objection à ce que le prix des denrées soit élevé, quand c'est le cultivateur qui bénéficie de la hausse. Le prix des denrées alimentaires a commencé à augmenter il y a une quinzaine d'années, au début de cette période de prospérité qui a coïncidé avec l'avènement du Gouvernement précédent et qui a disparu—autre coïncidence—à la chute de ce Gouvernement. Durant ces quinze années, les prix ont augmenté et tout le monde se réjouissait de voir le cultivateur recevoir des prix plus élevés pour ses produits. Mais les choses sont changées; les temps durs sont arrivés. Les prix sont aussi élevés qu'ils étaient, avec cette différence que les profits vont aux trusts et aux coalitions et non dans la poche des cultivateurs. Les trusts et les coalitions sont les fléaux du jour. On les retrouve partout, mais surtout dans les pays protectionnistes où ils semblent trouver un habitat favorable, comme le microbe se propage dans la fange et l'obscurité.

Aux Etats-Unis il y a le trust du lait, le trust de la viande, le trust du pain, le trust du sucre; toutes les denrées sont devenues la proie des trusts et le Canada s'est engagé dans la même voie, au pas accéléré. Nous avons aussi nos trusts de la viande, du pain et de la farine. Le bacon est une denrée de consommation générale que l'on trouve sur la table de tous les consommateurs, et pendant qu'il se vend en Angleterre 14 cents ½ la livre, nous le payons 19 cents ½ la livre, à Toronto, à Montréal et dans les villes de l'Ouest canadien; le bacon se vend 5 cents plus cher au Canada qu'en Angleterre. Ces 5 cents ne vont pas dans la poche du cultivateur, mais dans les coffres du trust. Il en est de même pour la farine. A l'heure présente, le prix d'un baril de farine, au Canada, est d'environ $5.50 et en Angleterre, la même farine se vend $4.70. La différence ne va pas au cultivateur; elle sert à grossir les profits des coalitions.

On nous dira—j'en ai la certitude absolue—que les prix sont moins élevés en Angleterre parce que les salaires sont aussi moins élevés qu'au Canada. On nous dira qu'en Angleterre l'ouvrier reçoit un salaire de famine, tandis qu'au Canada il reçoit un salaire qui lui permet d'élever sa famille honorablement et dans l'aisance. Quand on a demandé au ministre des Finances d'abolir les droits sur les denrées, il a repoussé la proposition avec indignation, en disant que la chose n'était pas possible, parce qu'il veut que l'ouvrier canadien reçoive toujours un salaire raisonnable.

Ce sont ses propres paroles. Il y a quelque temps, en réponse à une question que je lui posais, il a maintenu que nous ne pouvions pas songer à abolir les droits sur

les denrées alimentaires, parce que cela causerait du tort à environ 7,000 fabriques et diminuerait les salaires d'environ 50,000 ouvriers. Je crois qu'il est préférable de citer le texte même de sa réponse:

L'administration en franchise des denrées porterait atteinte, d'après la statistique officielle, à 6,985 fabriques dans lesquelles $133,000,000 sont engagés qui donnent de l'emploi à 52,000 ouvriers, qui distribuent annuellement $14,000,000 en salaires, qui utilisent pour $175,000,000 de matières premières et dont la production annuelle s'élève à $245,000,000.

Cela sonne très bien. Les paroles sont sonores, les chiffres sont élevés, mais, à l'analyse, on constate qu'ils sont vides de sens. L'honorable ministre des Finances ne veut pas de l'admission en franchise des denrées alimentaires, parce que cela pourrait abaisser les salaires de 52,000 ouvriers qui touchent annuellement environ $14,000,000. Qu'est-ce que cette somme représente pour chacun de ces 52,000 ouvriers? Elle représente $270 par année, ou $5.20 par semaine. Voilà les salaires que l'honorable ministre veut maintenir, dans l'intérêt des ouvriers de ce pays. Je me demande s'il parle sérieusement. Ce sont cependant ses propres paroles et ses propres chiffres—$14,000,000 partagés entre 52,000 ouvriers, cela donne exactement $270 et c'est avec cela qu'ils devront élever leurs familles honorablement et dans l'aisance.

Que devient la théorie de mon honorable ami? Elle n'est qu'illusion et déception. D'ailleurs il est faux que les impôts douaniers aient pour effet d'augmenter les salaires, du moins lorsqu'il s'agit de produits comme ceux dont parlait l'honorable ministre. Devrons-nous continuer à payer deux et trois fois le prix de nos denrées, pour permettre à nos ouvriers de gagner $270 par année? C'est cependant l'attitude que prend l'honorable ministre des Finances. Il est écrit que la vérité et la justice finiront par triompher. L'heure du triomphe arrive. Quand on demanda au prophète Balaam de maudire le peuple, il fit la rencontre de l'ange du Seigneur et, malgré lui, il dut bénir au lieu de maudire. Mon honorable ami a aussi rencontré l'ange de la vérité sur son chemin et, de son propre aveu, il a dû bénir là où il voulait maudire et il a maudit là où il voulait bénir.

Nous avons, à l'heure présente, un état de choses qui met dans l'anxiété tous les salariés et toutes les mères de familles. On nous dit, cependant, qu'il ne faut rien changer, car on pourrait nuire aux salaires des ouvriers. Beaucoup de monde, y compris

[Sir Wilfrid Laurier.]

les honorables membres de la droite, avaient sans doute l'impression que nos ouvriers touchaient des salaires élevés, qu'ils gagnaient $600, $700 ou $800 par année, mais le ministre des Finances nous apprend que leur salaire n'est que de $270.

Ces chiffres comportent une leçon et font voir tout ce qu'il y a de faux dans la doctrine longtemps admise que les impôts assurent le maintien des salaires. Ces chiffres démontrent jusqu'à l'évidence qu'il n'en est pas ainsi et je dis qu'il est temps—grandement temps—de reviser le tarif en vue d'abaisser le prix de la vie et d'apporter un soulagement aux salariés et aux mères qui ne savent comment assurer la subsistance de leurs familles. Il est temps de faire cesser ce cauchemar qui les hante jour et nuit et qui imprime une tache sur le blason du Canada.

Les membres de la gauche ne sont pas des révolutionnaires; nous sommes des réformateurs et nous maintenons que le tarif doit être fait pour le peuple et non pas le peuple pour le tarif. Un tarif n'est pas une chose immuable comme les lois des Mèdes et des Perses. Le tarif et les conditions existantes doivent être harmonisés. Il faut une révision périodique du tarif, pour répondre aux besoins nouveaux, rectifier les erreurs, éliminer les injustices, s'il y en a.

On me dira peut-être que le tarif actuel est mon œuvre. C'est nous qui avons fait ce tarif et il convenait parfaitement à l'année 1897, mais il y a dix-huit ans de cela et le temps est venu de le réviser, pour l'adopter aux conditions économiques actuelles du pays. Le ministre des Finances nous disait l'autre jour qu'il était prêt à relever les défis de l'opposition. Nous le défions sur cette question et c'est avec la conviction que le temps est venu de réviser le tarif actuel, que je soumets à la Chambre la proposition suivante:

Cette Chambre est d'avis que, en vue de conditions économiques actuelles du pays, il serait judicieux de placer le blé, les produits du blé et les instruments aratoires sur la liste des articles admis en franchise; et que, sans causer d'injustice à aucune classe de personnes, des mesures devraient être prises pour diminuer le prix élevé de la vie en abaissant raisonnablement les impôts.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, à cette phase du débat, quand tout a été dit, discuté et disséqué, on ne doit pas s'étonner si l'honorable chef de l'opposition qui vient de reprendre son siège, et moi-même qui suis appelé à lui répondre, nous éprouvons de grandes difficultés à trouver quel-

que chose sur quoi étayer un discours qui en vaille la peine.

Je crois que c'est à peu près l'explication la plus charitable que je puisse donner pour faire excuser la faiblesse de la péroraison de mon honorable ami et il est possible qu'on me rendre le compliment, quand j'aurai terminé les quelques remarques que je me propose de faire.

J'ai le choix entre deux moyens: faire une revue de la situation ou me restreindre aux remarques de l'orateur précédent et réfuter ses arguments du mieux qu'il me sera possible. Si j'adopte ce dernier moyen et si je m'acquitte de ma tâche habilement et avec concision, je suis certain que cela ne me prendra que très peu de temps; si j'entreprends de faire une revue de la situation, je crains d'abuser de la patience des deux côtés de la Chambre et de m'exposer au reproche de n'avoir pas réfuté les arguments de mon honorable ami. Par conséquent, avec la permission de mes honorables collègues, je dirai quelques mots en réponse à l'honorable chef de l'opposition.

La motion qu'il propose n'est pas aussi générale que celle à laquelle beaucoup d'entre nous s'attendaient.

Je me rappelle avoir lu un discours prononcé par mon très honorable ami à Hamilton, et dans lequel il a pris une attitude beaucoup plus large. La harangue qu'il a prononcée alors était dans un anglais beaucoup plus vigoureux que celui dont il s'est servi aujourd'hui. Que s'est-il produit dont l'effet a été de restreindre la portée du programme énoncé tout d'abord par mon très honorable ami comme devant être à l'avenir le mot de ralliement du parti qu'il dirige? Je crois que nous, qui avons observé ce qui s'est passé, comprenons parfaitement bien quelques-unes des raisons qui ont motivé ce changement, changement qui est si peu conforme aux énoncés de principes qu'il a faits, en des termes aussi pompeux que généraux. Il peut arriver que mon très honorable ami connaisse mieux que je ne les connais moi-même les motifs qui l'ont fait agir; cependant, je suis porté à croire que nous en arriverons tous à une conclusion assez juste, si nous résolvons ce problème ainsi: mon très honorable ami conduit une armée composée d'éléments hétérogènes répartis en plusieurs bataillons peu considérables et dont chacun ne comprend que celui qui le conduit, est homme remplissant en même temps le rôle de chef et celui de bataillon. Au cours de ses trois dernières semaines qui viennent de s'écouler, sinon depuis plus longtemps encore, mon très honorable ami a dû faire face à de sérieux embarras, et il a essayé de trancher le nœud gordien, en déposant sur le bureau de la Chambre une résolution affirmant que son parti et que lui-même—après tout ce qu'ils ont dit, après toutes les dénonciations qu'ils ont faites, après tous leurs avancés véhéments au sujet du coût des denrées alimentaires, de la nécessité de permettre aux habitants de ce pays de se procurer les vivres à meilleur marché—réclament l'enlèvement du droit sur le blé et l'admission en franchise des instruments aratoires, mais non pas l'enlèvement du droit imposé sur les articles qui composent la nourriture des habitants de ce pays. Le champ de bataille n'est pas aussi vaste que celui que mon très honorable ami aurait pu choisir, s'il avait répondu à l'invitation que le ministre des Finances lui avait faite. La droite a certainement l'avantage de compter un champ de bataille plus vaste et le ministre des Finances doit éprouver—et c'est aussi notre cas—un certain désappointement de constater que le champ de bataille a été transporté d'une série de plaines et de collines élevées où nous aurions pu soutenir et remporter, avec brio, la bataille engagée sur plusieurs points à la fois, à ce champ restreint où il n'est plus question que de menus articles qui paraissent sur la table des consommations de ce pays.

Mon très honorable ami s'est indigné, parce que le ministre des Finances n'a enlevé que 5 p. 100 du droit imposé sur les instruments aratoires, du moins il a laissé voir qu'il était insulté, à ce propos, ce qui était peut-être vrai. Tous ce que j'ai à lui dire, en réponse à cela, c'est qu'il connaît le sentiment que la droite a exprimé, lorsque, dans une certaine circonstance, il a déposé une résolution ne diminuant que de 2½ p. 100 le droit sur les machines aratoires. On lui a rendu la monnaie de sa pièce, mais nous le traitons plus libéralement qu'il n'en a agi lui-même à notre endroit.

La production agricole, affirme-t-il, est sur son déclin. Il déclare qu'elle ne répond plus à la demande et que, dans l'Est tout comme dans l'Ouest, elle ne représente plus qu'une industrie expirante. Il peut fort bien en être ainsi. Il est vrai que les maladies les plus dangereuses et les plus incurables n'apparaissent pas à la surface aussi vite que le font les maladies moins enracinées. On ne peut nier non plus qu'il faut donner au moins aux microbes im-

plantés aussi profondément, par tout le pays, au cours des quinze années de l'administration de mon très honorable ami, le temps nécessaire pour pénétrer dans la vie nationale et pour connaître ses effets. S'il s'agit ici d'effets occasionnés par une cause semblable, on peut soutenir que ce n'est pas le résultats des deux dernières années et demie, mais bien celui de quinze ans qui se fait jour maintenant, au grand désavantage de ce qui constitue la base même de l'industrie du pays. Mon très honorable ami exagère grandement lorsqu'il parle de la décadence de l'agriculture, en ce pays, et il le sait bien lui-même. Il s'est servi de la rhéorique plutôt que des faits réels, et on ne peut trouver un seul cultivateur, du Cap-Breton à la Colombie-Anglaise, qui accepte pour vrai l'affirmation que l'agriculture rétrograde en ce pays. Jamais, au Canada, on n'a employé de méthodes de culture plus perfectionnées qu'on ne l'a fait en cette année 1914. Ce progrès a été continu, bien que lent, sous certains rapports, au cours de quelques années. Le fait n'en reste pas moins absolument démontré, je crois, que les méthodes de culture ainsi que les résultats qu'elles assurent l'emportent grandement, aujourd'hui, sur ce qu'on a relevé jusqu'ici, dans l'histoire du Canada, et que ces progrès se font sentir de plus en plus, chaque jour.

Depuis ces trente dernières années, tous les gouvernements canadiens, fédéral et provinciaux, ont senti qu'il leur incombait d'inaugurer des méthodes de culture perfectionnées et, au moyen d'expériences, de dépenses, et en faisant connaître partout les résultats de ces expériences, d'améliorer la qualité et la puissance de la production agricole. Ils ont réussi. Mon très honorable ami peut prouver qu'il y a aujourd'hui, dans telle ou telle région agricole, moins de vaches qu'il y a dix ans passés, ce qui est un fait qui n'est pas nouveau, puisque l'histoire de tous les pays qui se développent le signale. Mais il aurait pu également apprendre que la vache est aujourd'hui un animal beaucoup plus utile et producteur que ne l'était la vache d'il y a dix ou quinze ans. Il aurait pu savoir que, sous le rapport de la culture du grain et de celle de toute autre denrée agricole, la production a augmenté grandement, dans certain cas considérablement et qu'on n'a plus besoin de la même superficie de terre ni du même nombre de vaches pour produire plus même qu'on ne produisait, il y a dix ou quinze ans. Je tiens spécialement à appeler l'attention de la Chambre, celle de tout le pays sur la déclaration faite par le très honorable chef du parti qui devra régner, lorsque les conservateurs seront fatigués de leur tâche—déclaration faite en face de tout ce que tout le pays connaît—que l'agriculture est aujourd'hui, au Canada, une industrie chancelante.

Il a déclaré que notre production ne suffit plus à la demande. Cette question présente un autre aspect. La demande, dans le cas de la production agricole, n'a-t-elle pas augmenté considérablement au Canada, si on la compare avec ce qu'elle était il y a dix ans? Le nombre des consommateurs ne s'est-il pas accru dans des proportions énormes? Si nous étudions les chiffres avec soin, prenant ceux relatifs à nos exportations qui ont diminué, sous plusieurs rapports, et tenant compte de notre consommation domestique qui a grandement augmenté, certes, nous pouvons conclure—nous devons, je crois, en arriver à la conclusion—qu'aujourd'hui, la production agricole de ce pays est plus considérable qu'elle ne l'a été auparavant et que, si l'on a moins exporté, dans le cas de certaines marchandises, la consommation domestique a été, par contre, beaucoup plus considérable. Je me rappelle, au moment où j'ai fait cette assertion, que c'est l'argument qu'invoquaient les honorables membres de la gauche, lorsqu'ils siégeaient à la droite, alors que nous, membres de la gauche, faisions observer que, dans le cas de certains articles, nos exportations des produits agricoles n'augmentaient pas autant qu'elles devaient le faire, à notre avis.

Je tiens à m'attaquer d'un seul mot à l'argument de mon très honorable ami, lorsqu'il dit que la campagne se dépeuple, et que ce que nous devons faire, c'est de ramener les gens à la culture de la terre. Je veux lui signaler le remède héroïque qu'il a proposé. Quel était ce remède? A Hamilton, c'était l'entrée en franchise des denrées alimentaires. Pourquoi l'abolition des droits sur ces articles? Parce que le coût de la vie était à ce point élevé que mon très honorable ami sentait qu'en sa qualité de chef d'un parti il lui incombait d'indiquer la route conduisant à un abaissement du coût des denrées alimentaires. En pleine possession de ses facultés et après avoir étudié la question dans tous ses détails, il en est arrivé à la conviction qu'il n'y avait pour lui qu'un seul moyen de remplir son devoir de chef de parti et que ce moyen se trouvait dans la franchise des denrées alimentaires. Telle fut la panacée catégorique, logique et réelle qu'il a prônée, dans son discours de Hamilton. Il ferait revenir les cultivateurs à leurs terres et il les y garderait; il

contribuerait à la colonisation grâce à des mesures qu'il ferait adopter et qui diminueraient le prix des articles que le cultivateur offrirait en vente. Mon très honorable ami n'a pas, aujourd'hui, le courage dont il a fait preuve à Hamilton? Pourquoi? Le principe n'est-il pas, aujourd'hui, aussi évident qu'il l'était lors du discours prononcé à Hamilton il y a quatre mois? Le prix des denrées alimentaires est-il moins élevé aujourd'hui qu'il ne l'était alors? La condition du père de famille et de celui qui tient maison diffère-t-elle de ce qu'elle était alors?

Tels étaient les problèmes qui s'imposaient alors à l'examen de mon très honorable ami. Après avoir étudié très attentivement la question, il en est arrivé à la conclusion qu'il devait exister un remède à cet état de choses déplorable et que ce remède était unique—abaisser le prix des denrées alimentaires. Cela devait s'opérer en enlevant le droit sur ces articles. Que dit-il aujourd'hui? Pourquoi propose-t-il moins qu'il ne demandait il y a trois mois? Il ne trouve qu'une réponse, celle du politicien—ceux qui le suivent et ceux dont il espérait l'appui lui ont dit: "Encore dans l'erreur! Volte-face!" et il a fait volte-face. Voici le courageux, l'héroïque chef du parti de la réforme. Convaincu par la logique et par une expérience de trente années au sujet de ce qu'il devrait faire, il ne veut pas se rendre à l'évidence, préférant s'attacher à la queue d'une petite troupe qui traîne le wagon du blé en franchise, des instruments aratoires en franchise et qui "étudie la question de l'enlèvement des droits." Il dit au peuple: Si vous ne pouvez avoir le bacon meilleur marché—et il a calculé comment le droit imposé sur cet article représente par livre 5 cents de plus pour l'ouvrier et le consommateur canadien que pour l'ouvrier et le consommateur anglais—si vous ne pouvez avoir le bacon meilleur marché, parce que je n'ai pas été aussi héroïque que j'aurais dû l'être, prenez patience, vous pourrez avoir le son! S'il vous faut payer de 18 à 25 cents la livre de bifteck que vous achetez, payez cette somme, si vous le pouvez, mais dans le cas contraire—mangez du son! Franchise du blé et des dérivés du blé, dit le très honorable chef de la gauche. Le prix de la farine change moins souvent que celui de tout autre article de consommation courante en ce pays; mon très honorable ami est donc en faveur du blé en franchise, avec tous les résultats bienfaisants que cette politique entraîne. Voyons la table où l'on sert le déjeuner d'un homme ordinaire; combien y trouve-t-on de blé, de dérivés du blé et combien d'autres articles? Quel avantage accorde-t-on au maître de maison qui, après le plaidoyer éloquent que mon très honorable ami a fait, en faveur d'un soulagement sous ce rapport, ressent encore plus vivement le fardeau énorme qu'il doit porter, oui, quel soulagement accorde-t-on à cet homme?

S'il n'en dépendait que des membres de la gauche, le cultivateur pourrait écouler son blé et les produits qui en dérivent là où ils ne seraient frappés d'aucun droit; sa houe, sa herse et sa moissonneuse, dont il ne se sert pas, lui coûteraient un peu moins cher parce qu'elles ne seraient plus passibles de droits. Mais à l'égard de sa nourriture, de ce qu'il est obligé de se mettre dans le ventre trois fois par jour, nos adversaires n'ont pas le courage de s'en tenir à leurs protestations passées ni d'affirmer leurs convictions.

Quelle est, nous demande mon très honorable ami, votre mission en tant que membres du Gouvernement? Un devoir s'impose, dit-il, qu'il vous appartient d'accomplir. Eh bien! il nous a donné à peu près la mesure de ce que nous devrions faire. Le moyen qu'il suggère de remédier à la situation, nous aimerions mieux qu'il y recourût lui-même; le Gouvernement ne s'en soucie point. L'expérience nous apprend, dit-il, que les terres nouvelles produisent les blés et que c'est dans les régions depuis plus longtemps colonisées que l'on récolte les autres produits agricoles. C'est vrai, mais c'est une conséquence naturelle. Je me permettrai de lui dire qu'il en sera bientôt dans les régions nouvelles de l'Ouest comme autrefois dans l'Est: c'est-à-dire le blé cessera d'y être le seul principal produit de la terre—et l'intérêt général exigerait qu'il n'en fût déjà plus ainsi. Si l'histoire est là pour confirmer ce que mon très honorable ami dit des phénomènes de la production et de l'ordre dans lequel ils se produisent, l'histoire se répète aujourd'hui dans nos vastes territoires de l'Ouest.

On prétend que nous nous plaisons fort, nous les ministériels, à donner des conseils, et que nous ne manquons jamais d'en donner chaque fois que les affaires de l'Ouest viennent sur le tapis. Le représentant de Humboldt (M. Neely) trouve assez mauvais que des membres de la droite témoignent de la sympathie ou donnent des marques de bienveillance aux cultivateurs de l'Ouest. Je ne crois pas qu'en ceci il s'inspire d'un sentiment chrétien. Rares sont les membres de la droite qui ne comptent pas dans l'Ouest quelque parent, ami ou ancien voisin. Nos compatriotes de l'Est sont animés des meilleurs sentiments à l'égard de ceux

de leurs amis qui s'emploient dans l'Ouest à préparer les voies à la civilisation.

Quand nous parlons des gens de l'Ouest, ce n'est pas dans le but de leur faire la leçon. Il est du devoir du député de faire part de sa manière de voir. Il appartient aux hommes publics de se renseigner aux meilleures sources et de faire part au public des meilleurs renseignements qu'ils ont recueillis, d'échanger leurs vues entre eux pour le grand bien de tous, dans l'intérêt général. Quand nous conseillions aux cultivateurs de l'Ouest de pratiquer la culture mixte, nos adversaires se moquaient de nous; on s'aperçoit cependant aujourd'hui que le conseil est bon. Dans tous les établissements de l'Ouest, aux réunions de banquiers, de sociétés, au sein des associations agricoles et dans les journaux d'agriculture, partout on conseille aujourd'hui aux cultivateurs de suivre d'autres méthodes et de pratiquer la culture variée. A-t-on raison de nous blâmer parce que nous en faisons autant ici? Nous nous efforçons —et c'est notre devoir de le faire—de fournir les renseignements puisés aux meilleures sources et de nous faire mutuellement part de notre manière de voir, et cela dans l'intérêt bien entendu du pays. Je n'hésite pas à dire qu'à cette époque de remaniement —car, dans le pays tout entier, on s'occupe de la remise au point de toutes choses à l'heure actuelle—l'une des transformations les plus importantes est celle qui est en voie d'accomplissement dans l'Ouest et qui consiste à produire un peu moins de blé, dans l'intérêt de l'écoulement de cette denrée, et à varier davantage la production industrielle et agricole.

Mon très honorable ami et ses collègues de la gauche s'accordent à affirmer que le Canada traverse une crise financière. A cet égard, nulle note discordante ne se fait entendre dans les rangs de l'opposition. Certains de nos adversaires tiennent tellement à accaparer cette idée mesquine qu'ils se fâchent lorsque nous leur faisons observer que d'autres pays se trouvent dans la même situation. Cela, ils le nient absolument; le représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) s'indigne à la seule pensée que l'on puisse donner à entendre qu'à l'heure actuelle il y a ralentissement des affaires en d'autres pays. Pour lui, il n'existe de marasme qu'au Canada et plus particulièrement dans l'Ouest.

Admettons, dans l'intérêt de la paix, que l'activité des affaires ne soit pas aussi grande qu'autrefois. Je me permettrai cependant d'appeler l'attention sur un point que l'on a déjà signalé: c'est que le marasme qui, prétend-on, existe au Canada, offre diverses particularités qu'il importe de ne pas perdre de vue. Or, quelles sont-elles? Tout d'abord au sortir d'une période de développement inouï, qui s'est manifesté presque sans interruption pendant dix années consécutives, tous les indices de progrès, de virilité et de puissance subsistent presque aussi manifestement qu'en 1912 et 1913. Pour l'exercice qui vient de se terminer, le revenu, qui est l'indice de l'activité des affaires, se chiffre à $163,000,000, n'accusant qu'une diminution de $6,000,000. Reportons-nous à un autre indice: au commerce du pays. Au bout de plusieurs années d'épanouissement sans précédent, on constate qu'en 1914 le volume du commerce a excédé de $200,000,000 celui de 1912, et qu'il égale bien celui de 1912-1913, si toutefois il ne le dépasse pas. Et puis que font constater nos grandes industries fondamentales, nos industries productives? Quand on aura additionné les données de l'exercice 1913-1914, qui marque l'inactivité si chère aux députés de la gauche et sur laquelle ils se plaisent tant à discourir, on constatera que la production de nos industries fondamentales fut plus considérable qu'en 1912. On constatera que la production des mines s'est accrue de $14,000,000 en 1914, et celle des industries, de $20,000,000. Nos pêcheries accusent une augmentation de $4,000,000; nos forêts, $3,000,000; les animaux, produits et dépouilles d'animaux, $6,000,000; les produits agricoles, $101,000,000, et les produits agricoles, ainsi que je viens de dire, $20,000,000. Qui me trouvera au Canada ou en quelque autre pays une preuve d'inactivité aussi peu alarmante? On n'en saurait trouver ni au Canada ni ailleurs. Voilà le marasme dont on fait si grand bruit au moment même où la valeur de la production industrielle et agricole est plus considérable qu'elle ne le fut jamais en notre pays.

L'inactivité des affaires n'est pas un indice certain d'affaiblissement; elle me paraît plutôt avoir quelque analogie avec la situation de l'homme qui, doué d'une somme extraordinaire d'énergie, se serait surmené pendant un certain temps: accablé par la fatigue, sa force nerveuse et sa vigueur corporelle se trouvent momentanément émoussées. Faites-le se reposer, mettez-le pendant quelque temps à un bon régime: il ne tardera pas à reconquérir sa force et sa vigueur premières qui lui permettront de tenter de plus grands efforts et d'accomplir des choses encore plus importantes. Une dépression comme celle-là

n'a rien d'alarmant à mes yeux, et mes honorables amis de la gauche peuvent s'en réjouir à leur aise. Ce n'est peut-être pas précisément ce qu'ils aimeraient à avoir, mais comme le pays n'a pas autre chose à leur offrir, ils devront s'en contenter.

Mon très honorable ami a cru avoir bien réussi à démontrer que l'agriculture marche vers son déclin en faisant observer que le nombre des concessions gratuites de terre dans l'Ouest accuse depuis quelques années une certaine diminution. S'il s'était reporté un peu plus loin en arrière, il aurait constaté que ces sortes de choses n'ont rien d'anormal, qu'elles n'indiquent ni affaiblissement ni recul et qu'elles n'exercent qu'un effet momentané qui, dans les transformations successives qui accompagnent le progrès social et national, servent toujours à varier le paysage, jetant parfois une ombre ici, produisant d'autres fois une lumière éclatante ailleurs. Sous son propre régime, de 1906 à 1908, on a vu le nombre des concessions gratuites de terre diminuer de 11,000. Au cours de la dernière période qu'il a signalée, la diminution fut à peu près la même; à vrai dire, il s'en est fallu de 600 qu'elle fût aussi considérable qu'au cours de la période que je viens de mentionner. Il est bon de rappeler qu'en 1908 mon très honorable ami ne prétendait pas que l'agriculture marchait vers son déclin et ne cherchait pas à le prouver par la diminution de 11,000 que le nombre des concessions de terre accusa au cours de ces deux années-là.

J'aurais une question à faire à mon très honorable ami. A-t-il pris soin, lui qui est le chef de l'opposition, de s'assurer de l'exactitude des faits sur lesquels il se fonde? Je me contenterai de n'en relever qu'un seul. A propos de la minoterie, il a dit que la farine se vend à $5.50 le baril au Canada tandis qu'on ne la paie que $4.70 à Londres et à Liverpool. A quelle source s'est-il renseigné et a-t-il puisé ses statisques?

L'autre jour, l'honorable député de Cap-Breton-sud faisait une assertion inexacte à deux points de vue. Dans le but de donner tort aux minotiers et raison aux consommateurs, il affirmait que la farine se paie $5.10 à Montréal tandis qu'à Halifax on ne l'a pas à moins de $6.50. Quand on y réfléchit, cette assertion paraît bien étrange. Le coût du transport de Montréal à Halifax est de 25 cents le baril; ajoutez 25 cents à $5.10, et vous obtenez $5.35. Il ne m'est jamais venu à l'esprit que les citoyens d'Halifax pouvaient être assez peu entendus aux affaires pour payer la farine $6.50 le baril quand ils sont capables de l'acheter à $5.10 à Montréal et de la faire transporter par l'Intercolonial à raison de 25 cents. Il disait aussi que la farine que l'on paie $5.10 à Montréal se vend $4.18 à Londres. Je ne sais où il a puisé ses renseignements, mais je dois dire qu'on l'a bien mal informé. J'ai sous les yeux la statistique officielle et le cours mensuel de la farine. En janvier, le prix courant de la fleur de farine variait entre $6.33 et $6.81 à Liverpool. Ce prix a prévalu durant tout le mois de janvier. En février, le prix ne s'est guère écarté de $6.33 à $6.81, variant plus ou moins à l'égard des autres farines de même qualité.

M. A. K. MACLEAN: Par baril?

M. FOSTER: Par baril.

M. A. K. MACLEAN: Vend-on la farine au baril, en Angleterre?

M. FOSTER: On la vend au sac; il y a tant de sacs par baril, et le prix est au baril.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable député peut avoir raison, mais il ne devrait pas en être trop certain.

M. FOSTER: Je suis absolument certain de ce que je dis. Le prix de Liverpool est coté sur la base d'un sac de 280 livres.

M. A. K. MACLEAN: Combien de livres au sac?

M. FOSTER: Puisqu'il faut discuter à propos de sacs, je dois dire qu'il y a plusieurs sortes de sacs.

M. A. K. MACLEAN: Vous feriez un bon moutonnier.

M. FOSTER: Je demanderai à mon honorable ami s'il peut résoudre un rebus: Pourquoi y a-t-il plus de moutons noirs que de blancs en Nouvelle-Ecosse?

M. A. K. MACLEAN: L'honorable député est si savant sur les sacs qu'il doit l'être également sur les moutons.

M. FOSTER: Si mon honorable ami veut savoir le fait, la cote est basée sur 280 livres, qui peut être contenu dans un seul sac. Il y a des sacs de 98 livres, des sacs qui contiennent jusqu'à 280 livres, et des sacs de 112 livres. On les compte à tant de pesanteur au sac. Comme je l'ai dit déjà, le prix est basé sur le baril de 280 livres.

Sir WILFRID LAURIER: Est-il plus élevé en Angleterre qu'au Canada?

M. FOSTER: Oui, pour ce genre-là.

M. A. K. MACLEAN: Je ne crois pas que les chiffres cités par l'honorable ministre soient ceux se rapportant au prix de la farine en baril.

M. FOSTER: Si le prix du sac n'est pas basé sur le prix au baril, il est certainement basé sur le prix du sac de 280 livres. Vous pouvez vérifier la différence, et vous constaterez que mon calcul est exact.

M. A. K. MACLEAN: Retirez la déclaration au sujet des prix et continuez.

M. FOSTER: Je vais vous dire ce que je vais faire; j'examinerai de nouveau la statistique.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre attaque mes chiffres. Je ne prétends pas être moi-même un expert, mais j'ai vu l'autre jour, dans une correspondance de journal, une déclaration disant que le prix de la farine était moindre en Angleterre qu'au Canada. Je prié un ami de vérifier la chose—c'est un homme soigneux auquel je me fie—et voici les renseignements qu'il me donne. Il mentionne les prix de la farine à Toronto, Winnipeg, Montréal et Londres, Angleterre, pour le mois d'avril en 1912, 1913 et 1914. En 1912, les cotes étaient: Toronto, $5.30; Winnipeg, $5.70; Montréal, $5.50; Londres, $4.95. En 1913, Toronto, $5.10; Winnipeg, $5.70; Montréal, $5.20; Londres, $5.04. En 1914, Toronto, $5.30; Winnipeg, $5.00; Montréal, $5.40, et Londres, $4.70.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Etait-ce dans chaque cas la même qualité de farine?

Sir WILFRID LAURIER: Je pense que oui. De plus, je crois qu'on ne peut nier que le pain et la farine soient moins chers en Angleterre qu'au Canada.

M. BORDEN: Je tiens à dire à mon très honorable ami que j'étais présent lorsqu'une délégation de minotiers venant des différentes parties du pays ont soumis leurs griefs au Gouvernement, et je leur ai posé cette question même. J'ai dit qu'on avait affirmé dans la presse que la farine se vendait moins cher à l'étranger qu'au Canada, et ils m'ont assuré que cela n'était pas exact. Je ne sais rien par moi-même sur ce point, mais ils ont prétendu que la farine qui se vendait moins cher à l'étranger était d'une qualité qui ne pouvait pas s'écouler au Canada.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'en sais rien personnellement, mais je tiens mes renseignements d'un homme auquel je puis me fier.

[M. G. E. Foster.]

M. CARVELL: Changez les chiffres à $4.40 le baril et vous aurez raison.

M. FOSTER: Ces petites difficultés se présentent parce que la question n'a pas été étudiée au préalable. On m'a remis ceci tout juste au moment où j'entrais. Je croyais que les prix que j'ai cités étaient basés sur le poids au baril, mais en regardant de nouveau, je vois qu'ils sont basés sur le sac de 280 livres; vous auriez donc à déduire la différence entre $6.33 et $6.81 pour connaître le prix du baril. Cela le ramènerait à $4.80.

M. CARVELL: $4.40.

M. FOSTER: La question est de savoir si les prix donnés par mon honorable ami sont pour la farine de la même qualité. Voilà le point. Je me suis procuré les meilleurs renseignements possibles. J'ai ici une liste des différentes qualités de farine que je me propose de communiquer à la Chambre; d'abord il y a la fleur de farine n° 1; ensuite la fleur n° 2, ou celle des boulangers; il y a ensuite la farine pure n° 1 et la farine pure n° 2. La fleur n° 1 est le meilleur article possible, et il se fait peu ou point d'exportations de farine de cette qualité à l'étranger. Je crois que mon affirmation est assez exacte. La deuvième qualité ou la fleur de farine de deuxième numéro est celle employée par les boulangers, et il s'en exporte très peu dans les vieux pays. Ainsi, en janvier dernier, il en a été exporté seulement 36 p. 100 de la production totale. La farine qui est surtout l'article d'exportation, c'est la farine dite pure n° 1. C'est une farine forte et noire, qui ne se vend presque pas en Canada. Nos ménagères se servent seulement de la fleur de premier numéro; les boulangers emploient la fleur de deuxième numéro, de sorte que, lorsque vous dites que la farine coûte $5.10 ou $5.18 à Toronto et se vend $4.18 ou $4.20 à Liverpool, vous devez d'abord vous renseigner sur les qualités, parce qu'il est tout probable que vous comparez les prix de la farine pure n° 1 à Liverpool à la fleur de farine au Canada.

L'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) a dit que la Grande-Bretagne n'achetait que la meilleure farine, et il en est venu à la conclusion que la farine qui se vend $4.18 à Londres pouvait se comparer à celle qui se vend $5.10 à Montréal ou à Toronto.

M. CARROLL: Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit que les premières qualités de farine étaient exportées, et que c'était inexact de dire que les qualités inférieures seulement

étaient exportées en Angleterre. J'ai donné des états prouvant que la farine qui se vend $5.50 à Montréal se vend $4.18 à Liverpool.

M. FOSTER: Mon honorable ami va bientôt découvrir qu'il est mal renseigné. Je crois que son affirmation ayant été mise en doute et ses preuves lui ayant été demandées, il a déclaré qu'il avait lu cela dans une communication non signée au "Montreal Standard". Je suis assez certain que s'il puise aux bonnes sources d'informations, il découvrira qu'il s'est trompé en disant que les meilleures qualités de farine étaient exportées aux vieux pays. C'est le contraire qui est vrai; c'est la farine de qualité inférieure qui est exportée. De la farine pure n° 1, environ 90 p. 100 de la production totale est exportée aux vieux pays, et 10 p. 100 seulement est consommée au Canada. De la farine pure n° 2, 90 p. 100 de la production totale est exportée aux vieux pays, le plus souvent pour des fins d'engrais, et la petite proportion qui est consommée en ce pays est employée aux mêmes fins. Nous devons faire une distinction entre la farine vendue sur les marchés de Saint-Jean, Montréal, Toronto et Halifax, qui est toujours de premier ou de second numéro quand elle est destinée aux boulangers, ou mélangée quand elle est pour les usages domestiques, et la farine qui est exportée aux vieux pays est d'une qualité que notre population refuserait de consommer.

M. A. K. MACLEAN: Notre farine d'exportation n'est-elle pas faite de froment mélangé?

M. FOSTER: Je suis informé que les farines mélangées ne sont guère exportées, quant à présent.

M. MACLEAN: C'est la seule qualité, dit-on, qui soit exportée en ce moment.

M. FOSTER: Mon honorable ami verra que son information est erronée. Après cette digression sur le point technique du prix de la farine, je vais revenir à mes remarques sur le discours de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier).

Parlant des influences qui peuvent rappeler le peuple à la vie des champs, dont la désertion a été si amèrement déplorée par mon très honorable ami, il y a plusieurs choses qui peuvent contribuer à attirer vers l'agriculture et la vie des champs. Parmi ces influences, la plus grande est certainement la question des bons chemins. Dans tous les pays remarqués par leur agriculture, où l'on s'efforce de garder les cultivateurs à leurs champs, et à y attirer les autres, la question de la bonne voierie reçoit une grande attention et on y consacre des sommes énormes. A cet égard, il se fait déjà beaucoup de bien au Canada.

Mais je voudrais rappeler à mon honorable ami qu'il ne s'est pas mis de l'avant pour aider le Gouvernement actuel dans ses efforts pour assurer la construction de bons chemins dans les différentes provinces du Dominion.

Je crois qu'une politique progressive pour la construction de bonnes routes, largement et soigneusement appliquée, contribuera plus que toute autre chose à garder les cultivateurs sur leur terre, à engager d'autres à venir, et à faire de la culture une occupation plus agréable et plus sociable qu'elle l'est aujourd'hui. Les bonnes routes comprennent aussi les tramways, les lignes électriques et tout ce qui peut augmenter la rapidité des renseignements et le transport des produits sur les marchés locaux. C'est ce but que le Gouvernement a voulu atteindre, mais le parti libéral n'a pas aidé le Gouvernement à venir au secours des cultivateurs, comme il aurait dû le faire.

Mon très honorable ami a voulu s'amuser aux dépens de l'honorable ministre des Finances, en lui rappelant le temps non encore éloigné où tous deux pagayaient ensemble dans le même canot, et il croit que le ministre des Finances a eu tort de sortir du canot. J'ai deux remarques à faire à ce sujet. Lorsque le ministre des Finances marchait de compagnie avec mon très honorable ami le chef de l'opposition, qui est toute franchise aujourd'hui, est-ce que celui-ci ne disait pas au ministre des Finances—pas le ministre des Finances de ce temps-là: n'ayez pas des scrupules de conscience; je prêche le libre-échange là où je crois recueillir des votes, mais dites-le tout bas; restez avec moi et je m'occuperai des manufacturiers, et pour me servir des mots mêmes de mon très honorable ami, c'est une coïncidence que le ministre des Finances soit sorti du canot, lorsqu'il a commencé à soupçonner que son très honorable ami jouait double jeu avec lui, et lorsqu'il a cru que la prudence était le meilleur signe de courage, et qu'il devait sortir du canot. Je ne crois pas devoir suivre mon honorable ami plus loin dans ses remarques, mais je discuterai d'autres questions générales dans le temps qui me reste, et je toucherai peut-être plusieurs des sujets que mon honorable ami a traités.

Mon très honorable ami est à la recherche d'une politique—il a toutes mes sympa-

thies dans les difficultés qui l'entourent—il cherche une politique qui soit pratique et qui ne soit pas trop inconséquente. Mon honorable ami se trouve placé dans une position difficile. Il a combattu la politique nationale de 1878 à 1896 "unguibus et rostro", autant qu'il l'a pu. Il est arrivé au pouvoir en 1896 et malgré toutes ses déclarations hostiles à la protection et à ses méthodes, il en a accepté le principe; il en a fait la base de son tarif, et l'y a maintenu contre tous les assauts du dedans et du dehors, et jusqu'à la dissolution du Parlement. En 1911 il a eu l'idée d'un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, et il a risqué sa fortune sur ce traité. Il a fait les élections sur cette question. Jamais dans l'histoire du Canada une question n'a été plus clairement posée devant les électeurs que celle-ci l'a été en 1911. Jamais on a entendu une discussion plus intelligente pendant la campagne électorale, durant les mois d'août et septembre de cette année-là. Jamais une réponse plus éclatante n'a été donnée par les électeurs à cette question au mois de septembre 1911. Mon très honorable ami se rappelle cette défaite, et trouve qu'il lui est très difficile de revenir au projet de réciprocité de 1911. Il n'aime pas non plus à revenir à la politique protectionniste qu'il a appliquée entre 1896 et 1911. Pourquoi? Non pas peut-être parce qu'il n'en croit pas le principe juste, mais parce qu'il n'établit pas une différence assez marquée avec la politique du parti au pouvoir, et conséquemment, il ne voit aucun avantage à l'adopter. Il cherche un engin électoral et non pas une politique pour le pays.

S'il voulait une politique pour le pays, il prendrait soit la politique qu'il a appliquée pendant quinze ans, qu'il a approuvée, et qui a, il le reconnaît, contribué à faire progresser immensément le pays, soit une répétition et un renouvellement de la politique de réciprocité qu'a défendue son parti en 1911. Mais mon très honorable ami voit qu'il lui est impossible, après la condamnation des électeurs, d'adopter cette dernière politique. Il considère la première inopportune parce qu'elle n'établit pas une ligne de démarcation assez distincte entre lui et le parti au pouvoir dans la grande question qui sera soumise au pays, la question fiscale. Conséquemment, il est obligé de chercher un terrain politique et électoral pour faire appel aux électeurs. Il fait donc de l'opportunisme, qui est la politique la plus frappante et la plus facile.

Quel est celui qui n'aime pas à avoir un bifteck frais et plein de jus pour 2 cents la livre au lieu de 18 cents? Il y a un très grand nombre de gens dans le pays qui aimeraient mieux payer leurs œufs 5 cents de moins la douzaine que 15 cents de plus. Nombreuses sont les personnes entre Vancouver et le Cap-Breton qui aimeraient, si la chose était possible, à payer leur bacon 15 cents la livre ou lieu de 19 cents. Mon très honorable ami, dans les réflexions qu'il fait la nuit dans son lit ou le jour dans ses promenades, s'est dit: C'est cette population plus nombreuse qu'il faut gagner. Je leur dirai que si elle ramène le parti libéral au pouvoir, elle paiera ses œufs 5 cents de moins la douzaine, son bœuf 5 cents également de moins la livre, et obtiendra tous ses comestibles à un prix plus bas; et si je ne la gagne pas toute, parce qu'il y a un grand nombre de personnes qui comprennent, je cours la chance de capturer un bon nombre de ceux qui ne raisonnent pas. Nous allons donc faire de cela le premier article de notre programme. Il s'est dit ensuite: Il y a une classe agricole, une classe nombreuse, la classe dominante et qui fait la base de notre pays. Il n'y a pas un cultivateur qui ne voudrait pas obtenir ses instruments aratoires sans payer même le plus petit impôt. Nous ne gagnerons peut-être pas tous les cultivateurs en demandant l'admission en franchise des instruments aratoires, mais nous en gagnerons un certain nombre, car le champ est vaste, et c'est un bon cri d'élection. Ce sera le n° 2 de notre nouveau programme. Il tourne ensuite ses yeux vers l'Ouest et se dit: L'association des Grain Growers, la Société d'agriculture, les laboureurs, les moissonneurs, tous désireraient, si c'était possible, ne pas payer de droits de douane sur les instruments aratoires. Nous aurons donc là un vaste champ si nous adoptons pour programme l'admission en franchise des instruments aratoires.

Mon très honorable ami, si ce n'est pas être injuste à son égard, est venu dans cette Chambre où il a rencontré son parti avec la ferme conviction que le dégrèvement des comestibles, des instruments aratoires et du blé devaient être le cri du parti aux prochaines élections. Mon très honorable ami a été obligé d'omettre la plus grande et la plus importante partie de sa propagande: mais est-ce que je me trompe, ou suis-je dans le vrai, lorsque je dis que le plan sur lequel il s'est arrêté n'est pas une politique qu'il a basée sur les besoins du pays et de toute la nation, mais une politique à l'aide de laquelle il a pensé pouvoir rallier ses partisans en faisant appel aux intérêts du parti, et la meilleure pour réussir. Je ne crois pas être injuste en disant cela. Ce-

pendant, je doute fort que mon honorable ami réussisse avec cette politique; réellement je n'y ai aucune confiance. Pourquoi? Parce que ce n'est pas un programme d'homme d'Etat; parce que ce n'est pas une politique nationale. C'est un appel aux intérêts particuliers, et ce genre d'appel ne saurait réussir parce qu'il ne répond pas aux sentiments et aux aspirations de la nation. Mon très honorable ami s'est dit: S'il faut choisir entre deux, je choisis le cultivateur, et je lui donnerai ses instruments aratoires libres de droits plutôt que de me ranger du côté des manufacturiers. Je ferai mon choix entre les deux. Il dit la même chose au sujet des producteurs de blé et des minotiers, et il fait une distinction entre les classes de la population dans l'énonciation d'une politique fiscale nationale qui, pour être sur une base solide, doit s'appuyer sur un principe et non pas sur des expédients. Par quel raisonnement peut-il justifier la fondation d'une politique d'économie fiscale sur les simples demandes d'une classe ou d'une autre, et ne pas tenir compte de toute la nation et des intérêts communs de l'industrie et de la politique? Mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) a énoncé une grande vérité l'autre soir, dans son discours libre-échangiste, lorsqu'il a dit: Vous ne pouvez pas favoriser les uns et oublier les autres dans cette question du tarif. Mon honorable ami se déclarait donc entièrement libre-échangiste. Il s'est montré conséquent, s'il a le courage de mettre ses principes en pratique. Mais c'est un terrain dangereux et glissant que d'accorder des faveurs spéciales à deux ou trois classes, et de baser une politique fiscale pour ce pays sur un principe de ce genre. Pourquoi? Parce qu'en premier lieu ce n'est ni équitable ni juste, et en second lieu, cela ne donne aucune sécurité. Une politique fiscale devrait être basée sur un principe, afin que la grande masse du peuple sache à quoi s'en tenir. Quelle sécurité y a-t-il dans un tarif qui accorde des faveurs spéciales à celui-ci ou celui-là? Toutes les autres industries, qui sont placées sur une certaine base, ne savent pas à quel moment on fera un autre choix, un autre remaniement qui viendra nuir à leur commerce. Une politique de ce genre sème l'inquiétude dans le monde commercial et compromet la stabilité et le développement des industries du pays.

Au sujet de l'exonération du blé, mon très honorable ami a répété ce que presque tous les orateurs de son parti avaient dit, à peu près comme suit: Le cultivateur demande l'affranchissement du blé, pourquoi ne pas donner aux cultivateurs ce qu'ils demandent.

Que toute la députation veuille bien se demander où cela pourrait la mener. On exige qu'en matière de législation douanière nous cédions à une certaine requête sous le seul prétexte que ceux qui l'auront présentée en connaissent mieux l'objet que n'importe qui? Mais c'est exiger l'impossible! Les articles du tarif sont corrélatifs, s'il suffit à une industrie de désirer telle ou telle loi tarifaire pour l'obtenir, l'instabilité et l'injustice auront bientôt détruit notre système fiscal. Voyons un peu ce qui en serait. Le cultivateur de l'Ouest veut qu'il n'y ait pas de droit sur le blé, parce que, pense-t-il, cette denrée se vendra plus cher et il fera plus d'argent. Le minotier, qui prétend connaître parfaitement son affaire, lui aussi, désire que son blé soit assujetti à un certain droit. Lequel écouterons-nous? Car enfin, l'un a droit d'être écouté comme l'autre, et il ne faut pas qu'il y ait de privilégiés.

La classe la plus intéressée à l'augmentation de la population et de la prospérité dans le pays, c'est la classe agricole. Le courtier, le petit industriel, etc., peuvent facilement voyager d'une localité à l'autre; mais le cultivateur reste sur la terre comme s'il y était rivé; il est à des milliers de milles d'un marché, et sa prospérité dépendra du nombre croissant des consommateurs, de la création et du maintien d'un marché avantageux dans son propre pays. Le Canada consomme les huit dixièmes de ses produits agricoles. Le cultivateur a donc intérêt à ce que nos industries se développent et produisent autant que possible, et il le sait. Depuis 1878 jusqu'à présent, il n'a cessé d'approuver le principe de protection générale qui a ouvert, pour son avantage, un grand marché au Canada. Aussi n'hésite-t-il pas à payer sa quote-part des taxes que comporte cet élément de prospérité.

Il n'y a pas encore bien des années le droit sur les machines agricoles était de 35 p. 100. Sous le régime conservateur il fut réduit à 20. Il fut ensuite réduit de 2½ par les libéraux, puis de 5 par l'honorable ministre des Finances (M. White), il y a quelques jours. Donc, si de 35 p. 100 qu'il était tout d'abord, le droit sur les machines agricoles a été réduit à 12½ p. 100 jusqu'à aujourd'hui, réduction à l'honneur des libéraux seulement que pour 2½ p. 100, les cultivateurs ne doivent pas avoir objection à payer ce droit comme

était leur contribution au revenu du Trésor public, car tous les gouvernements ont, à juste titre, du reste, favorisé la classe agricole de préférence à n'importe quelle autre, et elle ne l'ignore pas. Les stations agronomiques, l'instruction agricole, les expériences concernant les semences ou autres objets, les efforts tentés pour le progrès de l'agriculture, de l'élevage et de l'industrie laitière ont coûté des millions de piastres.

Il n'est pas aussi facile que le pense mon très honorable ami de décréter l'entrée en franchise du blé, parce qu'il y a maintes industries qui se rattachent à celle du blé. Voyons d'abord qui bénéficierait d'une augmentation du prix de cette denrée, si augmentation il y avait. D'après le chef de l'opposition, le marché américain leur étant ouvert, nos cultivateurs vendraient leur blé plus cher. Mais si un pays qui possède un excédent de 140,000,000 à 150,000,000 de minots de blé se fait ouvrir un marché dans un pays immédiatement voisin qui, de son côté possède un excédent de 180,000,000 à 200,000,000 de minots de cette même denrée, qu'arrivera-t-il en automne, à l'époque où la course au blé est la plus active? Ce qui est déjà arrivé l'année où le lointain marché de Liverpool fut ouvert pendant que celui des Etats-Unis était fermé. Cette année-là, nous avions le meilleur blé que le Nord-Ouest ait jamais produit. Cependant, ce qui restait de cette récolte ayant été vendu à la fois, le prix tomba au-dessous du prix normal et ne remonta pas.

Jetons maintenant les yeux sur le marché de Minneapolis et de Saint-Paul. Les états du Sud y envoient du blé durant trois mois. Nous y enverrions nos 150,000,000 ou 200,000,000 de minots à l'époque où le Dakota-nord, le Dakota-sud et le Wisconsin y expédient leur propre récolte. Cela n'aurait-il pas pour effet de faire baisser le prix du blé pendant ce temps où le commerce est le plus actif? Or, c'est justement pendant ce temps-là que le producteur livre son blé à l'acheteur, à l'entrepreneur, au spéculateur, qui le paient le moins cher possible et le gardent jusqu'à ce qu'ils puissent le vendre au plus haut prix. Le cultivateur ne peut pas garder son blé chez lui et en régler la livraison de façon à répondre uniformément aux exigences du marché et à empêcher les prix de baisser. Par conséquent, ce n'est pas à tous les cultivateurs qu'on fera croire que s'il se présente un avantage, ce sont eux qui vont en bénéficier.

[M. G. E. Foster.]

Non. Ce sont les acheteurs, les spéculateurs et les entreposeurs.

Mais la question de l'abolition du droit sur le blé concerne d'autres intérêts que ceux du producteur. Notre blé s'en irait aux Etats-Unis, autrement il serait inutile de nous avoir ouvert le marché américain. En grand philosophe qu'il est, l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) a commencé par dire que si nous ne vendions pas notre blé aux Etats-Unis nous n'en souffririons pas, puis il a déclaré que si nous le vendions ailleurs nous n'en souffririons pas non plus, et il a couronné l'exposé de sa thèse par l'affirmation de son indifférence à l'égard de la direction que notre blé pourrait prendre.

M. A. K. MACLEAN: Non pas.

M. FOSTER: Alors, laissons de côté toute question de nature personnelle et disons que, d'après lui, il n'est pas particulièrement nécessaire que notre blé prenne telle ou telle direction. Mais ce n'est pas définir la situation en homme d'Etat. L'honorable député est-il absolument certain que le producteur aura l'avantage d'un seul sou d'augmentation dans le prix de son produit, advenant l'abolition du droit sur le blé?

M. A. K. MACLEAN: Je n'ai pas parlé du prix, mais d'un marché répondant à l'augmentation de la production. C'est l'aspect le plus intéressant de la question.

M. FOSTER: J'en parlerai plus loin. Il importe beaucoup, néanmoins, de savoir si le producteur bénéficiera de l'augmentation des prix. L'honorable député est-il certain qu'il en bénéficiera? C'est, dans une large mesure, une question d'appréciation et de raisonnement. Ni l'honorable député, ni le très honorable chef de l'opposition ne sauraient dire si le cultivateur obtiendra réellement un prix plus élevé pour son blé. Il y a lieu de soutenir, d'un autre côté, que, dans les circonstances, il n'obtiendra qu'un prix moins élevé.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable député ne niera pas que si l'exportateur de blé canadien n'obtient pas un meilleur prix, il pourra toujours vendre ce blé en Angleterre?

M. FOSTER: Il est certain que l'expédition de notre blé aux Etats-Unis portera préjudice à bien des intérêts importants dans notre pays, intérêts pour la protec-

tion et la gouverne desquels nous avons dépensé d'immenses sommes d'argent.

En présentant son projet de chemin de fer transcontinental, mon très honorable ami a déclaré que ce projet trouvait sa justification dans la necessité pour l'Ouest d'une sortie de ses produits, et qu'il n'y avait pas à se demander si cela coûterait cher ou non. Plus tard, à Montréal, il déclarait ne pas vouloir prendre de repos avant que tout le blé de l'Ouest ne fût assuré de se rendre à Montréal. Des centaines de millions de dollars ont été dépensés sur de grandes lignes de transport dans l'Ouest dans le but de faire passer notre blé sur nos propres voies et par nos propres ports dans sa route vers les marchés d'Europe, quel que soit son point de destination. Si l'admission en franchise du blé a pour conséquence la descente des grains de l'Ouest vers Minneapolis, St-Paul et Duluth, cela diminue d'autant la recette de nos voies ferrées à l'établissement desquelles nous avons consacré des millions en vue du transport de nos produits. C'est là une conséquence fortuite, et nos entreprises de transport, nos grandes lignes transcontinetales en souffriront nécessairement. La franchise du blé nuira de même à toutes les autres entreprises qui ont pour objet la manutention et le transport des blés, les élévateurs, la navigaion maritime, etc.

Mon très honorable ami n'est pas absolument certain, et il ne saurait l'être, que le minotier canadien pourra, si la franchise est accordée au blé et si le blé prend la route des Etats-Unis, continuer et étendre ses opérations, deux choses non moins importantes l'une que l'autre. Il ne peut dire si le minotier canadien le pourra, mais il le pense. Il le croit; mais il est bon de bien y réfléchir avant d'introduire dans la politique fiscale d'un pays un changement susceptible de mettre en péril une industrie aussi importante que la meunerie.

Une pensée me vient qui mérite, je crois, d'être prise en considération. A quoi tendent les progrès de notre commerce et la formation de notre nationalité. Il ne s'agit plus aujourd'hui comme autrefois de vendre à l'étranger celles de nos matières brutes qui ont le moins de valeur. A partir de 1878, notre politique a toujours été d'accroître de plus en plus et par tous les moyens possibles le mouvement de circulation des produits bruts tirés de notre sol. Soutenir que le blé à l'état brut rapporte davantage par la vente qui s'en fait sur le plus proche marché, c'est contribuer à faire prévaloir l'idée de faire passer hors du pays la plus belle et la plus considérable de nos productions en même temps que les produits secondaires qui devraient trouver place chez nous.

N'est-il pas vrai que, si les minoteries de l'Ouest étaient pleinement utilisées, cela doublerait presque la vente dans l'Ouest du blé que l'on récolte. Si la meunerie a pour objet de diviser en ses diverses parties une substance brute et de la présenter sous forme d'aliment, comme aussi de bien d'autres manières, aidant par là aux autres productions du pays, n'est-ce pas pour nous le parti le plus sage de faire moudre chez nous le plus de blé possible et de l'exporter ensuite, plutôt que de l'écouler hors du pays comme matière première?

M. A. K. MACLEAN: L'honorable ministre nous dira-t-il où le Canada vendrait ce produit additionnel de la meunerie?

M. FOSTER: J'arriverai à cela tantôt. Pour ce qui est de la culture variée dans les vieilles et dans les nouvelles provinces, je ne sais si j'ai tort ou raison, mais j'aperçois des changements dans la situation des deux dernières années, changements qui, à mon sens, sont dus à de certaines causes.

Cet alanguissement des affaires s'est fait moins sentir dans les provinces de l'Est que dans celles de l'Ouest. Et pourquoi cela? Parce que dans l'Est le marché domestique a été plus fourni et plus avantageux; parce que dans l'Est la spéculation a été moins active et que, par suite, il y a eu moins de pertes et moins d'extravagance. Les cultivateurs de la province d'Ontario ne nous parlent guère de stagnation. Pourquoi? Parce que leurs productions sont variées, et c'est ce qui a fait le salut des provinces de l'Est par ces temps difficiles. Si l'orge ne se vend pas un bon prix, on la fait servir à la nourriture du bétail, et l'on se rattrape de cette manière.

Ils disposent de productions variées qu'ils peuvent vendre à l'intérieur, et c'est cette variété de produits, jointe à un marché plus étendu, qui, avec l'absence de spéculation, différencie la situation de l'Est de celle de l'Ouest. Comment allons-nous ramener dans l'Ouest l'ancien état de choses? En remontant à la cause même de cette situation; non pas à proprement parler par des mesures législatives, mais par des réformes opérées au sein même de la population.

Or, monsieur l'Orateur, s'il est constant que le salut de l'Ouest lui viendra d'une culture variée sans cesse accrue, à quoi arriverez-vous si vous détruisez ou affaiblissez au Nord-Ouest la meunerie, l'agent le plus actif de cette culture, celui qui dispose de l'aliment indispensable à l'élevage du

bétail de toute sorte que nous avons dans l'Ouest. Il me semble donc qu'une politique dont la tendance est de faire passer hors du pays nos matières brutes, au lieu de les travailler chez nous dans la plus large mesure possible, ne favoriserait guère les intérêts bien entendus du Nord-Ouest lui-même.

M. A. K. MACLEAN: Que les Etats-Unis affranchissent le blé, et nous courrons alors le même danger.

M. FOSTER: Absolument; mais si quelqu'un met le feu à ma maison, je ne suis pas assez sot pour exprimer le désir de l'avoir incendiée moi-même et d'avoir par là empêché qu'il ne le fasse. J'attends de l'Ouest qu'il sera pendant de nombreuses, très nombreuses années le centre par excellence de notre pays, et chacun de nous s'y attend. Tout ce qui contribue à faciliter la production exclusive des grains pour l'exportation sur les terres de l'Ouest, tend à appauvrir un sol destiné pour des siècles à la concurrence de tous les pays du monde quant aux produits qui en sortent. La marche que l'on a suivie m'a tout l'air, en conséquence, d'une cure naturelle. On s'était employé à la seule culture du blé; mais voici que graduellement on revient à une culture variée. Les événements de l'année dernière et d'aujourd'hui vont donner un nouvel essor à cette culture, par cela même que le prix des céréales va atteindre un point où, dans l'Ouest, il deviendra plus profitable de faire servir une certaine quantité au moins du grain que l'on y récolte à nourrir les bestiaux et à sustenter l'industrie du laitage.

M. NEELY: Le ministre nous dira-t-il ce que nous ferons de ce bétail? En ferons-nous l'exportation, ou le frapperons-nous d'un droit de sortie? Déjà, comme le sait le ministre, notre bœuf s'exporte.

M. FOSTER: Je ne voudrais pas faire à mon honorable ami l'injure de croire qu'il ne sait que faire de son bétail une fois vendable. Je crois qu'il le placerait sans grande difficulté. Au lieu, par exemple, de se défaire de ses cochons de lait et de ses jeunes veaux, il serait de beaucoup préférable qu'il attendît de leur avoir fait prendre toute leur grosseur et tout le poids dont ils sont susceptibles.

C'est là tout ce que je demande, et c'est, je crois, une bonne politique pour ce pays. Mon honorable ami me rappelle un raisonnement qu'il faisait l'autre jour. Il a prétendu que, depuis la mise en vigueur du tarif Underwood, il était sorti du Canada 25 millions de boisseaux d'avoine, et que chaque boisseau de cette avoine avait eu 6 cents à payer à la douane; que le cultivateur, par suite, avait encaissé $1,500,000 de moins que si ce droit de 6 cents n'avait pas existé. C'est là un calcul facile, aisé à faire avec un crayon et du papier, mais cet argument sur le papier satisfait-il au sens pratique de mon honorable ami? Si cela le satisfait, je lui présenterai un autre aspect de la question. Le droit sur l'avoine était l'année dernière de 15 cents par boisseau. Cette année, il n'est que de 6 cents. D'après le raisonnement de mon honorable ami, le vendeur de ces 35 millions de boisseaux d'avoine serait donc plus riche de $2,500,000 qu'il ne l'aurait été l'année dernière. Le même raisonnement s'applique à toutes les choses que le tarif Underwood a dégrevées en totalité ou en partie. Prenez le blé, sur lequel la taxe est aujourd'hui de 10 cents seulement au lieu de 25; prenez les bestiaux, le bœuf, n'importe quoi; faites le total, et ajoutez-y simplement le nombre de cents ôtées de chaque livre ou de chaque boisseau par le tarif Underwood, et ce sera, selon l'honorable député, autant d'acquis pour les cultivateurs de l'Ouest. Mon honorable ami, cependant, ajoute que ceci ne vient pas de nous, mais du tarif Underwood. Je ne songe point à le nier, mais l'avantage en est-il moins grand pour l'Ouest? Et d'où vient que l'on y est plus pauvre aujourd'hui que l'année dernière, que l'on y a moins d'argent à envoyer dans l'Est pour les productions de ses manufactures quand les 25 millions de boisseaux d'avoine ont mis dans les mains des vendeurs $2,500,000 en espèces sonnantes, et qu'ils reçoivent en outre d'innombrables millions pour le bétail et les autres porduits qui sont passés de l'autre côté de la frontière depuis la mise en vigueur du tarif Underwood? Je ne veux pas dire que mon honorable ami a tout à fait tort, mais je ne saurais m'empêcher de lui dire que, si son raisonnement est juste, il y a bien des choses à expliquer, desquelles il n'a rien dit.

L'honorable réprésentant d'Halifax m'a demandé où nous obtiendrions un marché pour l'écoulement de notre blé.

M. A. K. MACLEAN: Oh! mais non; l'honorable ministre aurait voulu que tout le blé que nous produisons fût transformé en farine, et je lui ai alors demandé où nous trouverions à écouler cette farine.

M. FOSTER: Je n'ai pas prétendu que tout notre blé devrait être transformé en farine.

M. A. K. MACLEAN: Vous y avez insisté.

M. FOSTER: Je soutiens que nous devrions orienter notre effort en vue de moudre et de convertir en farine au pays même la plus forte proportion possible de notre blé. Mon raisonnement est le même en ce qui regarde tout autre produit naturel de notre Dominion. L'honorable député d'Halifax m'a demandé où nous trouverions à écouler notre blé et notre farine. La Grande-Bretagne, dit-il, en consomme une certaine quantité dont nous fournissons une petite fraction à l'heure actuelle, et, à son avis, il n'y avait pas grande perspective pour nous de développer notre exportation du côté de la Grande-Bretagne, notamment en ce qui regarde l'article farine. Puis, cherchant à réfuter ceux qui objectent que, si notre blé prend le chemin des Etats-Unis, nos chemins de fer n'auront plus rien à transporter, il exprime l'espoir que bientôt les grains et leurs dérivés s'écouleraient en quantités de plus en plus grandes par les voies de la baie d'Hudson et du Saint-Laurent, et par les ports de Saint-Jean et d'Halifax. Je lui poserai la question même qu'il posait à la Chambre au commencement de son discours: Où comptez-vous écouler ces produits? Ainsi, la question des marchés est un sujet d'inquiétude pour bon nombre de gens, et cependant il existe un vaste marché inexploité à portée de nos producteurs. Qu'on me permette de rappeler brièvement un tableau que j'ai préparé. Il indique la valeur du blé importé dans les grands pays consommateurs de blé,—je ne dis pas producteurs de blé,—ainsi que le total de la farine importée dans les pays consommateurs de farine. Ces grands pays importateurs, marchés déficitaires pour ainsi dire, ont importé l'an dernier du blé pour une valeur de $644,954,000, et de ce montant le Canada n'a fourni que pour $65,000,000 comme contribution à cette énorme demande. Les pays consommateurs de farine ont importé pour $82,171,000 de farine, dont le Canada n'a fourni que pour une valeur de $16,161,000. De blé et de farine réunis, il a été importé pour une valeur de $727,000,000, dont le Canada n'a contribué que pour une valeur de $81,000,000.

Voici donc un vaste marché sur lequel les blés et les farines du Canada peuvent rivaliser avec les produits similaires du monde entier, et c'est en soutenant la concurrence du monde entier qu'il devra vendre son blé et sa farine, que ce soit à Minneapolis, à Rotterdam ou à Liverpool. De même notre propre pays offre un vaste marché incomplètement approvisioinné de denrées agricoles comme aussi des produits de nos diverses industries. A mon avis, la difficulté aujourd'hui n'est pas de trouver un exutoire pour les produits canadiens; le mal n'est pas que le marché américain nous soit fermé; il est ailleurs. Il est une chose certaine, et là-dessus je terminerai mon discours; tout considéré, le pays qui a un excédent d'un produit, doit chercher un débouché dans le pays qui n'a pas un excédent de ce produit, et tout considéré, il est insoutenable que le pays disposent d'un excédent de 200 millions de boisseaux de blé doive chercher à l'écouler avantageusement dans un pays disposant d'un excédent à peu près semblable. C'est un peu comme l'histoire que je vais conter. Deux fermiers suivent le même chemin chacun conduisant un immense chariot chargé de blé; l'un s'appelle Johnny Canuck et l'autre l'Oncle Sam. Celui-ci explique à l'autre qu'il a une nombreuse famille de près de 100 millions de personnes, qu'il les a approvisionnées pour l'année de tout le blé et la farine dont elles ont besoin. Et maintenant, dit-il, je transporte en Europe à peu près 200 millions de boisseaux, excédent de production dont je ne sais que faire chez moi. Et Johnny Canuck de reprendre: Ma famille n'est que de 8 millions de personnes, mais moi aussi je les ai approvisionnées de tout le blé et de toute la farine dont elles ont besoin pour toute l'année. Il me reste 150 millions de boisseaux que j'ai dans mon chariot ici, et je suis en route pour le même marché que vous. Johnny Canuck réfléchit quelques instants puis il fait cette proposition à l'Oncle Sam: Pourquoi ne prendriez-vous pas mon chargement, ce qui me permettrait de retourner chez moi sur-le-champ? Mais l'Oncle Sam lui répond: J'en ai déjà plus qu'il ne m'en faut, et je cherche moi-même un acheteur. Ils continuent à deviser sur le point, lorsque soudain il vient à l'esprit de l'Oncle Sam une idée géniale, et il dit à l'autre: C'est entendu, Johnny, je prends ton blé; j'ai une nombreuse famille, et j'en mettrai un certain nombre à transporter ton blé aux ports de mer, d'autres le moudront dans nos moulins; je mettrai des centaines de mille personnes à l'œuvre sur ton blé; toutes en tireront quelque bénéfice et en augmenteront le prix jusqu'à ce qu'enfin il atteigne Liverpool et Londres, son ultime destina-

tion. Mais, Johnny, je ne saurais conclure ce marché, si ce n'est à un prix qui me permette de réaliser un bénéfice.

C'est-à-dire que l'Oncle Sam sera le courtier, le manipulateur, l'administrateur et celui qui encaisse les bénéfices. Il se montrera à ce point l'ami du Canada. Mais pourquoi ne ferions-nous pas nous-mêmes cette opération? Puis l'Oncle Sam ajoute: J'ai une autre idée qui me paraît également bonne: Il s'élève beaucoup de porcs et de moutons dans mon pays. Si j'achète ton blé, je le manipulerai en route pour Londres de manière à en tirer des millions de livres de la meilleure provende pour le nourrissage de mes bestiaux; et, Johnny, une fois cela fait, une fois mes bœufs et mes porcs engraissés pour le marché, l'excédent de produits qui me restra fera concurrence au tien sur la place de Londres et de Liverpool.

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

Reprise de la séance.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, l'absence significative de tout ministre, lorsqu'il est déjà huit heures et cinq, donnerait presque à penser que, à la suite du discours prononcé par l'honorable ministre du Commerce (M. Foster), le ministère songe sérieusement à démissionner. Et même à ce moment, les seuls ministres à faire leur apparition sont mon excellent et sympathique ami le ministre des Finances (M. White), qui est très assidu à son poste, et mon tout aussi excellent ami (M. Rogers), qui très probablement va nous quitter pour occuper une position plus élevée de l'autre côté de l'Atlantique. L'honorable ministre du Commerce a passé une bonne partie de son temps depuis deux ans et demi à courir les mers. (Exclamations.) J'emploie l'expression dans son sens littéral. Mais cet après-midi il a battu la campagne. Je ne pense pas que, même le plus ardent admirateur de l'honorable ministre, juge que, tout habile qu'il soit, il ait cet après-midi ajouté le moindrement à sa grande réputation de débater et, à certains égards, d'économiste. Son discours se résume en quelques mots piquants à l'adresse du très honorable leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), ce en quoi il est passé maître, en quelques statistiques relatives au commerce de la farine, dont il n'a pu se dépêtrer, et dans la reprise assez peu heureuse d'un plaidoyer qui a occupé une heure et demie, et qui déjà, au cours du débat relatif à la convention de réciprocité d'il y a deux ans et demi, avait occupé quatre heures du temps de la Chambre. Le ministre lui-même a déclaré que deux alternatives s'offraient à lui: la première, de discuter les prétentions émises par l'honorable député qui l'avait précédé, et l'autre, de s'appliquer à élucider la situation financière en général et l'ensemble des questions soulevées par l'exposé des motifs du budget. Il décida de s'en tenir à répondre à mon très honorable ami le leader de l'opposition qui avait pris la parole avant lui. Pour une certaine raison en particulier, je suivrai une ligne de conduite tout opposée.

Je me propose de m'appliquer à élucider une question qui intéresse beacoup plus, si je ne me trompe, la population canadienne que le duel dont nous avons été les spectateurs cet après-midi entre ces deux vétérans de la politique. Je veux dire la situation financière générale ainsi que la manière dont cette situation financière est envisagée dans l'exposé budgétaire de mon honorable ami le ministre des Finances. Je dois ajouter que mon honorable ami le ministre du Commerce m'a très courtoisement averti qu'il devait ce soir se trouver présent à la réunion de la société Saint-George et que, dès lors, il serait absent de la Chambre. C'est une raison de plus pour que je ne m'occupe de son discours que dans la mesure où le comporte la suite de mes propres observations.

Je veux suivre l'exemple qui a été donné par un grand nombre de mes collègues et féliciter le ministre des Finances des qualités dont il a fait preuve au cours de son exposé budgétaire. J'ai été très chagrin de n'être pas présent lorsqu'il a prononcé son discours; des circonstances indépendantes de ma volonté m'appelaient alors dans l'Ouest; mais j'en ai fait la lecture avec le plus grand soin, et il m'a paru caractérisé par une très grande lucidité, une parfaite franchise, beaucoup d'inconséquences et la dose ordinaire de sophismes que ne font jamais défaut dans les discours des apôtres de la protection. Son exposé brillait par une autre qualité déjà signalée par mon honorable ami le député d'Halifax (M. Maclean). En portant ce jugement, celui-ci, j'imagine, se fondait en partie sur ce qui faisait le fond du discours et en partie sur la forme et le débit. N'ayant pas entendu prononcer le discours, je ne saurais pour ma part en juger que par l'examen du fond. Cette qualité dont je parle résultait des circonstances toutes nouvelles dans lesquelles le ministre de Finances prononçait ce discours. L'année précédente il se trouvait en présence d'une situation due aux

efforts de ses prédécesseurs: prospérité, accompagnée d'excédents et d'expansion du commerce; aussi en parla-t-il sur le ton dithyraphique.

Il était très satisfait du résultat des dernières élections et de la situation du pays et le ton de ses discours s'en ressentait. Cette année, il avait à faire le bilan de ses propres œuvres, et c'est évident qu'il a baissé de ton, ce qui convient mieux du reste, eu égard à la crise que nous traversons.

J'ai été heureux, cependant, je dois l'avouer, lorsque j'ai entendu le ministre des Finances admettre que nous passons par une période de dépression. Je n'ai pu m'empêcher de remarquer que les membres de la droite, qui ont pris la parole, n'ont pas été unanimes à admettre cet avœu. Personne n'a osé nier l'existence de la crise actuelle, mais les députés de la droite ont manifesté une tendance à chercher à découvrir une dépression quelconque dans les rangs de leurs adversaires. Ces messieurs ont cru découvrir dans les discours des membres de l'opposition une note pessimiste. Je ne sais pas quel peut bien être l'état d'âme actuel de mes collègues de la gauche, mais je ne crois pas qu'il soit beaucoup différent du mien, et pour ma part, je dois déclarer que de ce côté-ci de la Chambre, il n'existe nul découragement, qui soit de nature à nous compromettre, soit en notre qualité de bons partisans ou de bons Canadiens. Il n'y a pas un membre de ce Parlement qui soit plus profondément convaincu que moi de la brillante destinée qui est réservée à notre pays, je ne crains pas de l'affirmer. Mais il n'y a pas un député siégeant en cette Chambre qui soit plus certain que moi que son parti a adopté une excellente politique, depuis qu'est commencé ce débat budgétaire. Les honorables députés de la droite sont dans l'erreur. Nous ne sommes pas pessimistes à l'endroit du pays, mais à l'endroit du Gouvernement actuel. Je compte bien qu'avant que j'aie terminé mes observations, j'aurai pu vous révéler les raisons qui me rendent si pessimiste à l'endroit du Gouvernement du jour, et établir à la satisfaction de la Chambre qu'elles sont bien fondées.

Le ministre du Commerce et de l'Industrie a traité d'une façon assez cavalière la crise financière que traverse actuellement le pays.

Il a comparé la situation du pays à celle d'un homme qui fait un somme; il prétend que le Canada va se réveiller très bien. S'il avait déclaré que le Gouvernement est endormi, j'aurais certainement été de son avis, car ce n'est pas le Canada qui dort. Le ministre du Commerce et de l'Industrie n'a pas encore secoué l'assoupissement qu'il a contractée, en parcourant les pays et les mers des tropiques, et le cabinet tout entier s'est endormi. Si nous sommes pessimistes, c'est à l'égard du Gouvernement, mais non de l'avenir de notre pays.

Le ministre des Finances, se rendant compte de la situation dans laquelle il se trouve, et qui est si différente de celle des années passées, cherche à s'excuser en prétendant que la dépression financière qui règne ici se fait sentir dans le monde entier. Il prétend que l'univers entier traverse une crise commerciale, dont le contre-coup se fait sentir au Canada. Je ne suis pas prêt à admettre ses prétentions, et, à mon sens, il serait fort en peine d'établir leur vérité, à la lumière des faits. Permettez-moi de vous citer en exemple ce qui se passe aux Etats-Unis. Même depuis le peu de temps que le tarif Wilson-Underwood est en vigueur, il a eu pour résultat d'améliorer grandement la situation commerciale aux Etats-Unis, et il a donné un élan énorme aux exportations de ce pays.

L'autre jour encore, une consignation de 2,000,000 de livres de laine, venant de l'Australie, est arrivée dans le port de Boston. C'est un record pour ce port. Qu'a-t-on l'intention de faire de cette laine? Elle va être distribuée dans les diverses fabriques des Etats-Unis, et j'ai lu dans le "Daly Chronicle" de Londres, que par suite des importations de cette nature que viennent de faire les Américains, presque toutes leurs fabriques font des heures supplémentaires. L'abolissement modéré que l'on a fait subir au tarif américain a imprimé un puissant essor au commerce des Etats-Unis.

Au moment même où notre commerce diminue, s'il faut en croire les relevés qui nous sont fournis, le commerce des Etats-Unis se développe. Quant à la république américaine, je ne suis donc pas prêt à admettre les prétentions de l'honorable ministre des Finances, à savoir que le monde entier passe par une crise financière, et je les admets encore bien moins lorsque j'en viens à examiner la situation qui rôgne en Grande-Bretagne.

Tout le monde reconnaît qu'au cours des trois dernières années l'Angleterre a joui d'une ère de prospérité phénoménale. Au mois de janvier dernier, les statistiques au sujet du paupérisme établissaient que les chiffres n'avaient jamais été aussi bas.

Voilà des faits, et je pourrais les multiplier à l'infini, afin de démontrer que la crise financière, qui est admise par le ministre des Finances, n'existe pas partout, comme il l'a prétendu, et que de fait, les deux pays avec lesquels le Canada entretient les relations commerciales les plus suivies, où les conditions ressemblent le plus aux nôtres, que ce soit dans la prospérité ou dans l'adversité, ne s'en sont nullement ressentis. J'ai donc le droit d'affirmer que le Gouvernement est en grande partie responsable de la situation actuelle. Nos gouvernements se trouvent placés en face de la responsabilité qu'ils ont assumée, et ils devront en supporter le fardeau devant le pays.

Au cours d'un récent débat, le premier ministre a mentionné les legs onéreux au sujet des chemins de fer, dont le Gouvernement actuel a hérité de l'administration qui l'a précédé à la tête des affaires du pays. Il rejette sur l'ancien Gouvernement le poids des difficultés qui pèse sur les épaules du Gouvernement actuel, en fait d'entreprises de chemins de fer. C'est une méthode très peu chevaleresque, lorsque quelqu'un se met dans le pétrin, d'essayer de faire retomber le blâme sur un autre. C'est certainement là un moyen qui manque de noblesse, mais il est connu depuis fort longtemps. Il a eu son origine dans le Paradis terrestre, de sorte que tout en étant fort ancien, il est en même temps bien conforme à la nature humaine. Je ne désire diminuer en rien la force que peut avoir cet argument ou tout argument raisonnable qui sort de la bouche d'un adversaire.

Au cours de cette session, j'ai employé moi-même des expressions qui, à mon sens, laissent voir assez clairement que nous avons dépensé un peu trop librement pour la construction de voies ferrées, si l'on tient compte de l'étendue et de la population du pays. Mais, à mon avis, c'est là une réplique raisonnable à l'argument qu'a employé mon très honorable ami; c'est une excellente réponse à faire à cet argument que de dire: Si vous avez reçu un héritage en fait de voies ferrées qui n'était pas aussi brillant que vous l'auriez pu désirer, vous avez tout de même hérité en même temps d'une situation financière excessivement prospère et d'un excédent de quelque $50,000,000 à $60,000,000 dans le Trésor public. Si le Gouvernement du Canada suit une politique raisonnée à l'endroit de la question des chemins de fer, je ne vois pas que la population du Canada ait lieu de s'alarmer à ce propos. Etudions, pour le moment, la situation telle qu'elle existe dans l'Ouest. Comme l'a fait remarquer, dans son discours, cet après-midi, mon très honorable ami, le chef de l'opposition, nous n'avons encore que 6 p. 100 des terres arables que nous possédons au Canada qui soient en culture; cependant le Pacifique-Canadien, rien qu'en désservant cette infime portion de notre héritage qui soit en valeur, a acquis une prospérité et une influence qui dépassent pour ainsi dire les rêves les plus extravagants que puisse concevoir l'ambition de l'homme. Si le Gouvernement a la sagesse de prendre des mesures, afin de développer les immenses ressources qui sont encore improductives dans l'Ouest, y a-t-il un Canadien qui soit assez peu patriote pour croire que nos deux autres chemins de fer transcontinentaux ne deviendront pas tout aussi prospères? Mais c n'est pas là le seul héritage que l'ancien Gouvernement ait laissé en souvenir de son passage aux affaires; il a légué ces chemins de fer au pays; il lui a légué de plus la prospérité et les énormes excédents que j'ai déjà mentionnés.

Si l'ancien Gouvernement n'avait pas été renversé du pouvoir par ses adversaires, et grâce à des arguments que, même la province d'Ontario, on regrettera d'avoir employés un jour—de fait, on le regrette déjà, —nous aurions doté le pays d'un système douanier qui aurait assuré la continuation de l'ère de prospérité dont nous avons joui durant les quinze ans qu'a duré le régime libéral. Et si le pays se trouve aujourd'hui dans la situation que tous nous déplorons, j'en tiens responsable le Gouvernement actuel, parce qu'il a provoqué la défaite de la convention douanière avec les Etats-Unis.

De même que l'établissement du tarif préférentiel en faveur de la Grande-Bretagne a été suivi par une augmentation énorme de notre commerce international, par un courant d'immigration considérable vers nos terres à coloniser, par une augmentation incroyable de notre richesse et de notre prospérité, ainsi un nouvel abaissement de notre tarif aurait eu des résultats identiques.

Je désire ajouter de plus que les temps durs que nous avions détournés de notre pays, grâce à l'ouverture de nouveaux débouchés pour nos produits, ont été provoqués par les dépenses extravagantes du présent Gouvernement. Dans mon opinion, les dépenses du pays, au cours de deux années et demi de pouvoir du Gouvernement du jour, ont augmenté d'une façon telle qu'il est impossible de les excuser, de les expli-

quer ou de les justifier. Les dépenses ont aussi augmenté en dépit des avertissements les plus spécifiques et les plus désintéressés qu'un ministre des Finances ait jamais reçus d'un adversaire politique.

Mon honorable ami le député d'Halifax (M. Maclean), lorsqu'il fit la critique du premier exposé budgétaire de l'honorable ministre, lui donna de solennels avertissements à ce sujet. Le ministre des Finances était un novice en politique; il n'était pas très au courant des devoirs qui lui incombaient, de sorte que le député d'Halifax le mit en garde contre les entreprises des collègues qui l'entouraient, de crainte qu'ils n'agissent de façon à faire taxer d'extravagance son administration; or, en dépit de ces bons avis, le ministre des Finances a négligé d'accomplir le premier devoir qui lui incombait et il a invité ses collègues à se livrer à de folles dépenses.

Le premier devoir qu'il aurait dû remplir envers la population du pays, c'eût été de surveiller étroitement le trésor public. Il est le gardien des deniers publics. Il existe dans toute administration ce que l'on est convenu d'appeler les ministères à gros budget de dépenses; or, la fonction de mon honorable ami consiste à faire l'office de gardien du trésor, et à tenir en respect ces départements à dépenses, tout en leur fournissant les sommes qui sont absolument nécessaires à leur bonne gestion. C'est une très sérieuse accusation que je porte contre mon honorable ami. Je l'ai accusé d'avoir incité ses collègues à faire de folles dépenses, ou si je n'ai pas encore porté cette accusation contre lui, je le fais en ce moment, et je me fais fort de prouver ce que j'avance au moyen des propres paroles du ministre des Finances. J'ai écouté avec attention, comme je le fais toujours d'ailleurs lorsqu'il parle, l'exposé budgétaire qu'a prononcé mon honorable ami, à la dernière session, et en terminant ses remarques, il s'est servi des paroles suivantes:

Je n'ai pas foi...

Et cela en dépit des avertissements de l'honorable député d'Halifax.

...dans un Gouvernement qui diminue les dépenses tout simplement parce qu'il pourrait, semble-t-il, se produire une diminution du commerce à cause de la crise financière.

Voilà une déclaration catégorique de la part de mon honorable ami, quant à l'attitude qu'il entendait prendre. Et à quoi s'engageait-il du coup? Si le commerce diminue, —et il y a un an, il semblait prévoir qu'il en serait ainsi,—cela signifie une diminution des revenus, car la perception de nos revenus se fait sous le régime du tarif, et ils sont plus ou moins considérables, selon le volume de notre commerce à l'étranger. Donc, la limitation de notre commerce signifiait la diminution de nos revenus, et il ne restait plus qu'un moyen de tourner la difficulté pour le ministre des Finances; c'était de recourir à l'emprunt, et dans son exposé budgétaire, il a signifié son intention de continuer à suivre la même politique. Pour ma part, je suis d'opinion que c'est une politique erronée, et je croirais manquer à mon devoir et envers mon honorable ami et envers mon pays, si je ne faisais connaître mon sentiment sur cette question ainsi que les raisons sur lesquelles je m'appuie pour cela.

Au point de vue financier, il n'est pas prudent de multiplier nos emprunts dans la situation où se trouve aujourd'hui le Canada. Cet avis semble partagé par les prêteurs d'argent en Angleterre; car s'il faut en juger d'après l'accueil qu'on a fait au ministre en Grande-Bretagne, on n'a guère vu d'un bon œil les efforts qu'il a récemment tentés en ce sens. Pour justifier ses emprunts, le ministre invoque un argument suranné. Le produit de nos emprunts, dit-il, est consacré à des travaux d'améliorations permanents dont bénéficiera la postérité et il convient que nous laissions à la postérité le soin de payer partie de ces frais. Les banquiers d'Angleterre ne semblent pas avoir fait preuve de cette confiance sans bornes que nourrit le ministre à l'endroit de la postérité. A mon sens, cet argument n'a guère de valeur. Mes lectures ne m'ont jamais appris qu'il ait existé par le passé une postérité qui n'ait eu suffisamment d'ennuis à gérer ses propres affaires financières, à faire face à ses propres dépenses et aux besoins du temps. Je n'ai sans doute pas la puissance d'imagination du ministre; mais, réellement, je ne saurais me figurer qu'il existe en ce monde, tel qu'il est constitué, une génération qui n'ait assez de ses propres embarras. Cette théorie me semble inadmissible en finance et en logique. Dans son exposé du budget, le ministre ajoute:

Nous comptons aujourd'hui une population de 8,000,000, et ce chiffre s'élèvera bientôt à 10, à 15, à 25,000,000.

Que mon honorable ami me permette de lui faire observer que le domaine de la statistique ne se prête guère aux efforts d'imagination. Quand le ministre, lâchant la bride à son imagination, lui donne libre carrière dans le domaine de la statistique, à la vision d'une population de 25,000,000

d'habitants au Canada, il peut toujours se rencontrer, dans une administration comme la sienne, un ministre de la Milice qui n'hésitera nullement à tabler sur une population de $25,000,000, dans l'ordonnancement de ses dépenses. Et voilà précisément ce qui lui est arrivé. Se tenant à côté de la caisse publique, dont il est le gardien attitré et, comme le cerbère, il s'écrie pour ainsi dire: Allons, plongez la main dans le coffre! Et le ministre de la Milice d'y venir puiser à pleines mains. Le ministre des Travaux publics (M. Rogers) se réjouit de se trouver en mesure de prodiguer l'argent et il se fait gloire de présider à un département à gros budget de dépenses.

Nonobstant le discours qu'il a prononcé cet après-midi, le ministre du Commerce est homme de bon conseil; et j'en suis convaincu, si le ministre des Finances le consultait au sujet de cette question financière dont je m'occupe en ce moment, le ministre du Commerce lui donnerait de sages conseils. Je le sais de bonne source; car, durant sa récente visite à Lanark-sud, il a dit aux électeurs que le meilleur remède à appliquer par ces temps difficiles, c'est la frugalité, la prudence et l'économie. Je veux bien que le ministre du Commerce donne des conseils comme ceux qu'il a donnés aux électeurs de Lanark-sud; mais il devrait savoir que charité bien ordonnée commence par soi-même et je désirerais qu'il éclairât de ses lumières le ministre des Finances.

Je tiens à faire observer au ministre des Finances que plus il avancera dans cette voie, plus il se convaincra qu'une nation, pas plus qu'un individu, ne saurait créer la prospérité en se livrant à la dépense, en empruntant et en imposant des taxes. Pareille chose est inouïe en ce bas monde.

Le ministre nous a cité l'exemple de l'Enfant prodigue; or, il le sait, l'Enfant prodigue n'a guère réussi en suivant pareille ligne de conduite. Ses dépenses l'ont mené à la ruine et à la misère, et je connais nombre de gens à qui la même chose est arrivée. Nul individu, nul gouvernement ne saurait créer la prospérité par le gaspillage; c'est contraire à la raison et au bon sens. L'emprunt érigé en système ne saurait être trop sévèrement condamné, surtout en un pays comme le nôtre, lorsqu'il s'agit d'un gouvernement fédéral. Car les gouvernements provinciaux imitent le Gouvernement fédéral, et les municipalités imitent les provinces; et le résultat, c'est la situation où se trouve aujourd'hui le Canada, par les temps difficiles, en un pays habité par un peuple capable des plus grandes choses, mais qui, malheureusement, c'est la nation la plus endettée du monde par tête d'habitant, y compris toutes ses dettes municipales, provinciales et fédérales. Ce que j'affirme ne saurait être révoqué en doute.

Je voudrais appuyer davantage sur cette vérité, afin de la bien graver dans l'esprit du ministre. Je le sais, il n'est jamais question d'économie, en ce pays; la prodigalité, qui est de mise aujourd'hui, fera regarder mes paroles comme surannées et d'un autre âge.

Mais je ne m'occupe guère de la critique, quand il s'agit de professer et de proclamer une opinion impopulaire. J'ai eu le plaisir de figurer parmi les partisans du plus grand homme d'Etat que je verrai sans doute jamais en ce monde lorsque, il y a vingt-huit ans, il fut vaincu et tomba du pouvoir, en faisant la tentative de donner l'autonomie à l'Irlande. Il a fallu vingt-huit ans pour doter l'Irlande du *home rule*, mais même sir Edward Carson sera impuissant à en ajourner bien longtemps la réalisation. Il me faudra peut-être plus de temps pour faire triompher le libre-échange; mais je le sais, il me faudra moins de temps pour faire pénétrer dans les esprits mes enseignements touchant l'économie; car quand un particulier ou un gouvernement dépense trop, la Providence intervient et veille à ce qu'il n'obtienne pas ce qu'il veut dépenser, et bien qu'il puisse dépenser une fortune, il n'en acquiert pas facilement une autre.

Je désire, monsieur l'Orateur, citer un article du "Statist" de février dernier, que tout le monde peut lire avec grand profit et qui indique avec précision le chiffre de nos emprunts de l'an dernier, l'usage fait de ces emprunts, leur effet sur le commerce mondial et sur le Canada comme nation.

Au cours du débat sur l'adresse, j'ai fait une observation à laquelle le ministre de l'Intérieur a bien voulu souscrire: c'est que, lorsque nous empruntons, nous n'empruntons pas de l'argent, mais du crédit, et tout ce que nous empruntons vient au pays sous forme de marchandises. Or, qu'est-il arrivé au sujet des emprunts du Canada en 1913, d'après cet article du "Statist"? Nous avons emprunté du crédit et immédiatement nous avons transféré ce crédit de Londres aux Etats-Unis, en achetant des marchandises des Etats-Unis avec ce crédit. Les Etats-Unis n'ont pas immédiatement acheté de la Grande-Bretagne, mais avec le crédit que nous leur avions transféré, les Etats-Unis se sont mis en

frais d'acheter du café, du caoutchouc et autres produits du Brésil, leurs importations de ce dernier pays, l'an dernier, étant le triple de leurs exportations au Brésil; ils se mirent ensuite à acheter du thé, du jute et autres produits des Indes, leurs importations de l'Inde étant le quadruple de leurs exportations dans ce pays; ils achetèrent de la soie et autres produits du Japon, leurs importations du Japon étant bien supérieures à leurs exportations.

On m'appelle souvent un théoricien, mais ici il ne s'agit pas de faire de la théorie; je ne fais qu'exposer la réalité des faits touchant le commerce de ces deux pays, l'an dernier. Notre crédit primitif emprunté à Londres et transféré, comme je l'ai dit, a été en définitive liquidé par ces trois nations: le Brésil, le Japon et les Indes, achetant, l'an dernier, des quantités insolites de laine, de coton et de machines d'Angleterre, et c'est ainsi que le circuit s'est effectué. Je prie le ministre d'y réfléchir un instant. Qu'est-il arrivé? Nos emprunts de l'an dernier—chose fort intéressante pour ceux qui prêchent le maintien du régime protectionniste pour la création d'une industrie nationale—ces emprunts, dis-je, ont imprimé un puissant essor aux industries des Etats-Unis, à celles de la Grande-Bretagne, à celles du Japon, du Brésil et des Indes; puis le Canada est demeuré grevé d'une dette dont il doit payer l'intérêt. Voilà tout ce qu'ont rapporté au Canada ces emprunts de l'an dernier; l'industrie canadienne n'a nullement bénéficié de ces échanges entre les pays en question. Ces simples vérités économiques—car ce sont des vérités—devraient tendre en quelque mesure à rendre acceptable au ministre l'opinion que j'ai exprimée quand j'ai affirmé que le système des emprunts est peu recommandable en économie politique.

J'ai consulté les vieux maîtres, au bénéfice de mon honorable ami, s'il tient à connaître leur avis. J'ai noté quelques-unes des opinions exprimées par M. Gladstone dans un discours prononcé à Edinburgh en 1879, et au cours duquel il formula certains principes de finance. Dans ce discours traitant de finance, et où il posa les principes en question, il prétendit que les principes qu'il posait étaient ceux qui avaient créé la grandeur financière de l'Angleterre, au commencement de sa carrière; principes posés par les libéraux comme par les tories et qu'il affirmait tenir de sir Robert Peel.

En posant ces principes, il rappela l'avènement de sir Robert Peel au pouvoir, non pas à une heure de prospérité, comme cela est arrivé à mon honorable ami, mais en 1842, alors que la Grande-Bretagne était dans un état de décadence commerciale comme jamais le Canada n'en a éprouvé au cours de son histoire. C'était quatre ans avant l'abolition du régime protecteur en Grande-Bretagne. A son avènement au pouvoir en 1842, sir Robert Peel se trouva en présence d'un déficit. Il me semble encore voir M. Gladstone, adressant la parole de son siège, au bureau de la Chambre, en disant: Ferai-je face à cette situation et aux dépenses en recourant au misérable expédient des emprunts d'année en année? S'appuyant sur la haute autorité de sir Robert Peel, M. Gladstone posa en principe que chaque exercice devrait, autant que faire se peut, faire face aux dépenses de l'année au moyen des impôts. C'était un de ses principes de finance. Il ajoutait, et c'était là un autre de ses principes de finance, qu'à son avis le chancelier de l'échiquier, le ministre des finances, doit viser à un excédent, et voici pourquoi: non seulement il est nécessaire d'éviter les emprunts, mais un honnête financier doit toujours chercher à éteindre la dette nationale. M. Gladstone pose comme un légitime principe de finance qu'il faut viser à obtenir un excédent, puisque c'est le principal moyen d'amortir graduellement la dette publique d'un pays.

En répondant aux accusations d'extravagance qui ont été portées contre lui l'an dernier, lors de la discussion du budget, par l'honorable député de Carleton (M. Carvell) et l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), mon honorable ami a dit: L'accusation a un caractère trop général, pourquoi ne précisez-vous pas davantage? Je crois que nous sommes arrivés à une époque où des précisions sont signalées au ministre. Mon honorable ami le député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) en a signalé quelques-unes hier et je crois que je peux en citer une comme venant d'une autorité à laquelle même le ministre des Finances devrait prêter une très grande attention; je veux parler de son chef dans le cabinet. Je ne sais pas si mes collègues se souviennent que le très honorable leader du Gouvernement a dit dans la discussion de la résolution sur la marine, il y a cinq ans, que suivant lui la moitié au moins de l'argent dépensé pour la milice à l'époque pourrait être employé à la défense navale de l'empire. Si mon honorable ami veut plus de détails. Il peut prendre la moitié des dépenses militaires de l'époque et y ajouter plusieurs millions qui ont été dé-

pensés depuis que ce Gouvernement est au pouvoir et il obtiendra une assez forte somme qui fera petit détail avec lequel il pourra commencer à pratiquer l'économie dans le maniement des deniers publics du pays. Il pourrait encore s'adresser à mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie pour recevoir un conseil sur ce point. Il y a quelque temps, l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a dit qu'une quantité d'argent était gaspillé chez nous à payer des commissaires qui dépensaient beaucoup d'encre et de papier pour faire imprimer des rapports qui étaient rangés sur des rayons et jamais lus. C'est trop tard pour économiser les 60,000 dollars qui ont été dépensés pour la commission la plus inutile qui ait jamais siégé dans notre pays, la commission d'enquête sur les travaux du Trancontinental, mais ce sont là quelques-unes des particularités sur lesquelles je voudrais attirer l'attention du ministre. Permettez-moi de faire observer qu'il n'entre pas dans nos attributions de fournir ces détails au ministre; il est le gardien du Trésor et il devrait les découvrir lui-même. Il sait ce qui se passe dans l'administration et c'est sa tâche de connaître ces particularités.

Ici, je tiens à finir ma citation de l'exposé des principes financiers de M. Gladstone en citant au ministre la déclaration dans laquelle le grand homme d'Etat a posé ce qu'il a appelé le premier principe de finance; mais je crains que cette citation ne tombe ici, comme pour tout autre administration, dans des oreilles de sourds. Je la donnerai néanmoins:

> Le premier de ces principes est que le chancelier de l'Echiquier doit tenir courageusement à l'économie dans les détails et, Messieurs, il manquerait de courage, le chancelier de l'Echiquier qui craindrait d'exiger l'économie dans les détails. Il doit s'attendre à être tourné en ridicule, sans doute, pour ce qu'on appelle ses économies de bouts de chandelle ou de croûte de fromage. Mais aucun chancelier ne vaut le pain qu'il mange s'il n'est pas prêt à économiser pour son pays ce qu'on appelle les bouts de chandelle ou les croûtes de fromage. Aucun chancellier ne vaut le pain qu'il mange s'il place sa popularité au premier rang ou à un rang quelconque dans l'administration des deniers publics.

Mon honorable ami est si aimable et j'ai tant d'amitié pour lui que je regrette d'être obligé de parler comme je le fais, mais s'il n'améliore pas ses méthodes nous devrons lui dire un de ces jours que, comme gardien du Trésor public, il ne vaut pas le pain qu'il mange, et si je parlais ainsi, cela me ferait plus de peine qu'à lui.

[M. M. Clark.]

Je crains d'avoir fait une morale un peu sévère, mais c'est parfois nécessaire de donner de fortes semonces; dans tous les cas, le ministre ne m'accusera pas d'introduire trop d'imagination dans le domaine des finances.

Quand nous passons au commerce du pays, il y a lieu, suivant moi, d'éprouver de l'anxiété. La dernière chose qu'un patriote devrait faire, ce serait d'exagérer la dépression financière qui nous atteint, et ce n'est pas non plus la tâche de l'opposition. Mais c'est également une erreur de cacher des vérités évidentes au public et particulièrement à ceux qui sont responsables de l'administration du pays. En prenant les douze mois de l'exercice financier, le ministre peut signaler une augmentation dans notre commerce, mais s'il avait pris les six derniers mois, il aurait été obligé de signaler que le commerce du pays diminue. C'est exact pour le commerce extérieur, en ce moment; il n'y a plus de développement et cette activité que nous avons constatés dans notre commerce pendant les seize ou dix-sept années dernières. Je doute beaucoup que notre situation commerciale soit de nature à justifier les vues optimistes que le ministre des Finances s'efforce de maintenir. Nos importations ont diminué; pour moi ce n'est pas mauvais, en ce sens que cela indique une diminution dans nos emprunts. Mais comme indication que moins d'immigrants viennent chez nous, c'est de mauvais aloi.

Le ministre de l'Intérieur qui a parlé l'autre jour à Montréal a admis que cette année nous pouvons nous attendre à une diminution de 50 p. 100 dans le nombre des immigrants. Il en est de même pour les immigrants que pour la construction des chemins de fer; si nous ne savons pas que faire des nouveaux arrivés, j'admets avec le ministre qu'on ne devrait pas les faire venir. Mais c'est un aveu bien mélancolique que de dire, dans un pays où il y a deux habitants par mille carré, que vous ne pouvez pas trouver un système permettant à ces gens de gagner leur vie sur la plus belle étendue de terre qui ait été jamais cultivée ici ou ailleurs.

Nos exportations ont diminué dans ces derniers mois et c'est tout à fait mauvais, parce que cela signifie que la production a été réduite à un minimum et que le pays vit au jour le jour.

Il existe un autre aspect du commerce du pays à propos duquel j'aurais cru que le ministre aurait eu davantage à dire, par-

ce que les questions commerciales ont été très discutées durant ces dernières années et nous sommes arrivés à un point où en tenant compte de ce qui s'est dit lors des élections générales et de ce qui a occupé depuis lors l'esprit du public et du Parlement, nous avons le droit, en tant qu'opposition, de demander: que fait le Gouvernement pour développer le commerce extérieur du pays? Nous avons le droit de poser cette question; et en le faisant nous suivons l'exemple de nos honorables collègues de droite, quand ils étaient dans l'opposition. J'examinais l'autre jour un livre orné du portrait du premier ministre actuel et intitulé: Faits pour le peuple, et j'ai lu dans cette énumération des faits présentés au public: Le gouvernement Laurier n'a pas ouvert un seul marché étranger pour le Canada. C'est commencer avec un fait qui ne tient pas debout, parce que dès l'arrivée au pouvoir du gouvernement Laurier il inaugura la préférence britannique qui nous donna un marché auquel firent opposition alors nos honorables amis, mais qui est hautement apprécié maintenant. Immédiatement, comme résultat de la préférence britannique, nous avons eu un débouché extraordinaire sur le marché anglais, où nous avons fait des affaires toujours croissantes. Mais de plus, et comme on nous l'a répété si souvent, le Gouvernement est tombé du pouvoir en s'efforçant de procurer un autre marché et il ne convient pas à ces messieurs de dire que le gouvernement Laurier ne nous a pas procuré un seul marché. Mais qu'ont fait nos adversaires pour nous donner des marchés? Sans doute nous avons beaucoup entendu parler cet après-midi du marché intérieur, comme on nous en avait entretenu pendant tout le débat. On pourrait croire qu'ils ont créé le marché intérieur. Chaque pays a son marché intérieur pour les produits de consommation courante. Partout, en dépit du Gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, aussitôt que le peuple commence à faire du commerce, il le fait sur le marché intérieur. Je voudrais que nos amis d'en face étudient à ce propos l'histoire du commerce. Hier, l'honorable député du Yukon (M. A. Thompson) a mis en avant une théorie intéressante. Mon honorable ami fait du progrès dans ses connaissances économiques.

Il a été un des nombreux députés qui ont éprouvé le désir de me citer spécialement et il a formulé une théorie commerciale que je ne pourrai pas tout à fait accepter, mais qui s'est assez rapprochée de la vérité. Il a dit: Il semble qu'au début chaque pays soit pour le libre-échange, puis il devient protectionniste et retourne ensuite au libre-échange. Je pense que si nous remontions à l'origine du commerce, nous trouverions qu'au début chaque pays est plus ou moins protectionniste; il l'est du moins pour le marché intérieur. Quand il n'y avait ici personne d'autre que l'Indien, il allait chaque matin pêcher un peu de poisson ou tuer du gibier et il revenait à la tente pour le partager avec sa femme et ses enfants; vous aviez alors l'idéal de la protection réalisé, vous aviez le marché intérieur pour la consommation intérieure—vous aviez le Canada aux Canadiens. Aussi je pense que mon honorable ami n'a pas remonté assez loin dans sa théorie de l'évolution. Quant au libre-échange, il n'y a pas de doute que sa théorie est tout à fait exacte. Je suis très désireux de le croire et c'est très consolant pour moi de savoir qu'elle se développe. Je regrette qu'il pense que le Canada soit encore dans une période peu avancée de son développement, et je suis sûr que lui-même ou ceux qui l'entourent ne seraient jamais irrités contre moi parce que je désire activer la marche de leur évolution.

Nos amis croient-ils vraiment tout ce qu'ils ont dit à propos du marché intérieur? L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie croit-il que le marché intérieur ait cette importance extraordinaire qu'il semblait indiquer cet après-midi? Il recommande comme remède aux conditions qui règnent dans l'Ouest la création d'un marché intérieur dans l'Ouest canadien. C'est la première phase du traitement que le Gouvernement propose pour faire face aux conditions actuelles, c'est son premier remède. Nos adversaires parlent sans cesse de la politique qui nous a conduit à la défaite il y a deux ans et demi. Je voudrais qu'ils se rendent compte qu'il n'y a jamais eu personne d'aussi patient pour écouter les conseils, que les députés de l'Ouest et ceux qu'ils représentent l'ont été pendant toute la durée de cette discussion du budget.

A entendre parler les honorables députés d'Ontario, on pourrait croire que tous, du premier au dernier, pourraient facilement faire cesser tous les griefs de l'Ouest si nous voulions leur confier le soin de nos affaires. Si nous ne comptions que sur le marché intérieur, dans l'Ouest, comme ils nous le conseillent, que deviendraient les élévateurs construits par l'Etat. A les entendre, le seul remède possible, c'est la culture variée et le marché intérieur. Autrement dit, nous ne devons pas cultiver plus de blé que nous n'en pouvons con-

sommer. Dans ce cas, je dis que les ministres sont les hommes les plus insensés de la terre, puisqu'ils dépensent des sommes énormes pour construire des élévateurs et nous menacent de dépenser $150,000,000 pour construire le chemin de fer de la baie d'Hudson et que toutes ces dépenses sont faites parce que l'on prévoit que le Canada exportera d'énormes quantités de blé. Ainsi, une partie de l'argument de nos adversaires détruit entièrement l'autre partie.

Je m'adresse surtout, en ce moment, à ceux qui prétendent que le marché intérieur doit être le remède à tous nos maux. Si leurs conseils étaient suivis, les élévateurs et les chemins de fer ne seraient que des monuments destinés à commémorer la folie du Gouvernement. Voyons un peu en quoi consiste, à l'heure présente, le marché intérieur de l'Ouest. Dans le dernier numéro de "l'Albertan" qui nous est arrivé avant-hier de Calgary, il est dit que 4,000 porcs ont été expédiés de cette ville à Seattle, dans une seule journée. Ce trafic a commencé depuis le jour où le tarif Wilson-Underwood est entré en vigueur. Si ce tarif n'était pas venu nous ouvrir un débouché pour l'écoulement de ces porcs, aurions-nous dû attendre, avant d'élever tant de porcs, que nous eussions un marché intérieur capable de les consommer? Il suffit d'émettre une pareille proposition pour en faire constater l'absurdité.

Il y a une couple d'années, nous avons eu ce qu'on appelait l'encombrement du trafic du grain. Sans le tarif Underwood, nous aurions eu l'encombrement du trafic des porcs. Il y a dix jours, j'étais chez moi et mes employés recueillaient de grandes quantités d'œufs tous les matins, mais ils avaient reçu, deux jours auparavant, une lettre du marchand de Calgary leur disant: N'envoyez plus d'œufs pour le moment; et mes voisins qui étaient en relation d'affaires avec le même commerçant, avaient reçu le même avis. Je me trouvais donc menacé d'un encombrement du marché des œufs. Ceux qui parlent sans cesse du marché intérieur voudraient sans doute que nous jouions au volant avec nos œufs pendant une semaine et que nous les envoyions à Calgary, la semaine suivante. Ceux qui prennent la parole dans cette Chambre devraient se donner la peine de réfléchir.

Parler du marché intérieur dans un pays qui contient 300,000,000 d'acres de terre labourable, c'est se moquer du cultivateur, c'est manquer de confiance dans l'avenir du pays et s'exposer au ridicule auprès de tous ceux qui raisonnent. Sur quel marché intérieur pouvons-nous compter dans les provinces de l'Ouest? Examinons un peu ce que vaut cet argument et voyons s'il n'est pas en contradiction avec les autres prétentions des honorables membres de la droite. Dans l'Alberta, il y a 400,000 habitants, dont la moitié dans les villes et les villages. J'admets avec nos honorables amis de la droite que la population urbaine est trop considérable, mais en réalité qu'est-ce qui constitue le marché intérieur? Pour avoir un marché intérieur, il nous faudrait encore plus de villes et plus de villages. Nous en avons déjà trop et la politique de nos adversaires aurait pour effet de nous en donner davantage. Ce sont de pareils économistes qui viennent nous parler de marché intérieur.

Permettez-moi de citer quelques faits se rapportant à ma propre province. Les plus grands commerçants de bestiaux de l'Ouest, ceux qui achètent et vendent des bestiaux en gros, me disent que sous le Gouvernement actuel les habitants de Calgary ne peuvent pas manger de bœuf. Ils mangent des crèmes et des desserts, et malgré cela ils ne réussissent pas à consommer tous les œufs que nous produisons. S'ils ont renoncé à la viande et ne peuvent pas manger la moitié des œufs que nous produisons, comment les honorables députés de la droite, s'ils étaient à la place des cultivateurs de l'Alberta, aimeraient-ils tous ces sermons sur les beautés du marché intérieur?

M. BURNHAM: N'est-il pas avéré qu'un état commercial idéal, ici comme dans tout autre pays, serait un équilibre parfait entre tous les moyens de distribution?

M. MICHAEL CLARK: Nous ne sommes pas encore arrivés à l'âge d'or. Quand un équilibre parfait existera, nous serons tous des anges et nous ne mangerons ni œufs ni viande.

Quelle est cette autre alternative que l'on nous vantait tant, il y a deux ans et demi, mais dont nous n'entendons plus guère parler aujourd'hui? J'ai ici un extrait d'un discours prononcé par le ministre du Commerce, il y a deux ou trois ans, au sujet de la réciprocité. Voici ce qu'il disait:

> Quels sont les traits distinctifs de ce traité et jusqu'à quel point remplit-il les conditions inhérentes à la réciprocité? Supposons que je fabrique des couteaux de poche d'une certaine qualité et que mon honorable ami, en face de moi, fabrique aussi des couteaux de poche de même qualité. Je pourrais lui vendre une douzaine de mes couteaux et il pourrait m'acheter

une douzaine des miens. Cela constituerait un échange, mais ce ne serait pas de la réciprocité.

Il va sans dire que toute la droite a applaudi bruyamment ces paroles. Il ne peut pas être question de réciprocité entre les Etats-Unis et le Canada; nous pouvons tout au plus changer de couteaux de poche. Un peu plus loin, dans le même discours, le ministre expose l'autre alternative:

Deux pays dans lesquels on rencontre à un degré idéal les conditions indispensables à la réciprocité commerciale sont les Antilles et le Canada.

C'était nous présenter très habilement la politique qu'il nous offrait à la place de la réciprocité. Dans le même discours, l'honorable ministre déploya toutes les ressources de son ironie pour nous faire le tableau de deux vieillards—deux estimables vieillards, un peu bornés—qui étaient allés à Washington et s'étaient enfermés avec les représentants du gouvernement américain; il nous décrit comment ils ont négocié ce traité, après avoir eu la précaution de décrocher l'appareil téléphonique. Il procède ensuite à expliquer la futilité de tous ces arrangements. Mais depuis, l'honorable ministre, poursuivant toujours son idée, a reçu la visite de quatorze représentants des Antilles, jeunes et vieux, accompagnés de leurs femmes. J'ignore si on a décroché l'appareil téléphonique, mais je sais qu'un traité a été conclu et nous avons consacré beaucoup de temps, durant la dernière session, à en discuter les articles. Le Gouvernement a perdu beaucoup de temps à discuter cette question et d'autres et, finalement, il a eu recours au règlement de clôture pour terminer la session.

Que nous a rapporté ce traité avec les Antilles, le pays idéal de la réciprocité? L'autre jour, l'honorable député de Carleton (M. Carvell) a demandé un état indiquant les chiffres de notre commerce avec les Antilles durant les derniers six mois de 1912—avant le fameux traité—et les derniers six mois de 1913, pendant que le traité était en vigueur. Les chiffres produits font voir que dans des conditions idéales et sous l'empire d'un traité préparé par des personnes qui s'y entendaient beaucoup mieux que nous, notre commerce avec les Antilles a diminué de $600,000. C'est de cette manière que le Gouvernement entend augmenter notre commerce. Pendant la même période, c'est par centaines de milliers de dollars que nous avons augmenté notre commerce avec les Etats-Unis, un pays avec lequel nous ne pouvons, tout au plus, que changer de canifs.

On nous disait aussi que ce commerce avec les Etats-Unis offrait un danger pour l'empire. Le véritable danger pour l'empire vient de ceux qui font reposer la permanence du lien impérial sur de fausses bases, et ceux-là sont les plus dangereux amis de l'empire. Si le commerce avec les Etats-Unis comporte l'annexion, nous sommes déjà annexés. Le peuple canadien ne se contente plus de paroles vides de sens et il sait aujourd'hui que ces craintes ridicules n'avaient pas leur raison d'être.

Nos honorables amis de la droite sont de grands admirateurs de l'Angleterre et de tout ce qui est anglais. Or, quel accueil les Anglais ont-ils fait au tarif Wilson-Underwood? A Londres, quelques semaines avant l'entrée en vigueur du nouveau tarif, il y a eu une réunion d'actionnaires d'une compagnie sucrière ayant de grands intérêts dans les Antilles anglaises. Le président expliqua aux actionnaires que la compagnie ferait de brillantes affaires à l'avenir, parce que le sucre des Antilles serait admis en franchise sur le marché américain. Cependant, les honorables députés de la droite qui admirent tout ce qui est anglais, ont recours à toutes sortes de raisonnements spécieux pour nous détourner des Etats-Unis et nous montrer les dangers que notre commerce avec ce pays ferait courir à l'empire.

Comment agirait un particulier en pareille circonstance? Je suppose que les Canadiens en général sont aussi intelligents que les Anglais et ils profiteront de tous les avantages du tarif Wilson-Underwood pour augmenter la somme de leur commerce avec nos voisins. Mais le grand malheur, c'est que nous avons à la tête du pays un Gouvernement qui, dans les affaires commerciales, ne déploie pas la même somme d'intelligence que la moyenne des citoyens de ce pays. En présence de pareilles conditions, au milieu d'une crise commerciale, quels sont les remèdes que propose le ministre des Finances, dans son discours sur le budget. Dans les changements apportés au tarif, il est surtout remarquable que le ministre refuse d'abolir les droits sur le blé, ce qui restreint d'autant nos exportations, et qu'il met de nombreux impôts sur le fer et l'acier, ce qui limite d'autant nos importations. Cette attitude de sa part fait voir qu'il est un partisan déclaré du marché intérieur, bien que je doive dire, à son avantage, qu'il n'en parle pas aussi souvent que certains de ses partisans.

Je désire faire quelques commentaires sur les changements apportés au tarif et sur les raisons données par le ministre des Finances et approuvées par le ministre du Commerce.

J'ai été plutôt étonné de constater qu'on modifiait aussi sensiblement le tarif. Il va sans dire que mon honorable ami devait s'occuper de la question de l'exonération du blé, mais les autres modifications apportées au tarif m'ont surpris quelque peu, pour la raison qu'au cours du débat sur l'adresse, mon honorable ami avait dit que changer le tarif, dans un temps comme celui-ci, n'aurait d'autre effet que d'annihiler les industries de ce pays. Voilà ce qu'il a déclaré, au cours du débat engagé sur l'adresse en réponse au discours du trône, il y a environ trois mois; aussi ai-je été fort étonné de voir qu'il avait annoncé des modifications dans le tarif. Quant à la disparition des industries du Canada, je crois qu'elle est considérablement avancée, si je tiens compte des sans-travail qui accourent à nos villes, du nombre des manufactures qui ont fermé leurs portes et de l'abandon prononcé de nos terres de l'Ouest. Le devoir du Gouvernement ne consiste pas à causer la disparition des industries, mais à prévenir ce malheur qui est déjà trop prononcé.

Il va sans dire que je ne puis reconnaître avec lui que l'heure n'est pas venue de modifier le tarif, car, si nous ne changeons pas ce dernier, alors que nous souffrons du marasme des affaires, le ministre pourra invoquer un argument beaucoup plus fort pour ne pas modifier le tarif, lorsque le pays sera prospère. D'où il faut conclure que tant que le ministre des Finances remplira cette fonction, le tarif restera immuable, le ministre des Finances refusant de le modifier.

Je constate, avec un plaisir réel, qu'il a modifié le sentiment qu'il entretenait à ce propos, parce que ce sentiment était contraire à la saine intelligence des finances. Cette surprise passée, j'ai été grandement intéressé, à nouveau, quand le ministre commença à nous exposer une théorie de la protection, théorie d'une marque toute nouvelle. Il a dit qu'un tarif de protection est une œuvre érigée dans la crainte et dans le mystère—je lis entre les lignes—et il a ajouté qu'on doit envisager la solidarité de la construction. C'était du nouveau pour mon honorable ami le solliciteur général (M. Meighen).

Cela renverse certainement la théorie de la protection, à l'origine de cette dernière. Quelle est la théorie primitive de la protection? Nous l'avons encore entendue énoncer, au cours de ce débat. Cette théorie, c'est que nous devons soutenir l'industrie qui est à son enfance. Mais, d'après cette théorie nouvelle, le ministre lui-même s'attend à ce que toutes les industries atteignent la majorité, ce qui ne l'empêche pas de dire, en même temps, que la famille industrielle ne compte que des enfants. Ces industries croissent en beauté côte à côte et on ne doit pas intervenir à l'endroit de l'une d'elles, avant que ces dernières n'aient toutes atteint l'âge mûr.

Voilà pourquoi on ne peut modifier le tarif. L'honorable ministre ne met pas en pratique la théorie qu'il a prônée, puisqu'il intervient dans le cas de quelques-unes de ces industries, mais il n'en agit ainsi que dans le but de les favoriser encore plus. Il était à ce point convaincu du bien fondé de cette nouvelle théorie qu'il a commencé à faire des épigrammes. Lors d'un débat antérieur, il a dit que les denrées alimentaires en franchise représentaient le libre-échange. Il répondait alors à certaines observations que j'avais faites, au cours d'un discours prononcé en cette Chambre, et si je n'avais pas déjà parlé, au cours de ce même débat, je lui aurais demandé la cause de sa colère contre moi, ou pourquoi il me grondait autant parce que j'avais dit que le président Wilson avait arraché les racines de la protection aux Etats-Unis, Dans ce dernier pays, les denrées alimentaires ne sont réellement pas soumises à un droit, et si cela représente le libre-échange, il semble que le nouvel épigramme du ministre signifie que nous devons avoir immédiatement le libre-échange. A en croire le ministre, cette politique représente le libre-échange avec les Etats-Unis, et alors l'épigramme de mon honorable ami signifie le libre-échange. Je remercie très sincèrement le ministre a propos de son idée. Je crois comprendre ce qu'elle veut dire. Je pense que le ministre laisse entendre que, dès qu'on accorde le libre-échange, dans le cas de certaines marchandises, on doit en agir ainsi à l'endroit d'autres articles. Je le félicite au sujet du pouvoir qu'il a de se former une conception aussi nette des choses.

Toutefois, je ne puis le complimenter sur l'attitude qu'il a prise dans son travail économique en faveur du Canada. Etant donné que la Grande-Bretagne est

un pays libre-échangiste et que, si l'on en croit l'épigramme du ministre, les Etats-Unis marchent à grands pas vers le libre-échange, il devra se rendre en Russie et au Japon pour y trouver des économistes de son espèce. Je n'aime pas voir mon honorable ami prendre une attitude semblable à l'endroit de la grande majorité des Canadiens. Mon honorable ami n'aperçoit-il pas ce à quoi il s'engage? L'admission en franchise des denrées alimentaires signifie le libre-échange, à en croire mon honorable ami. Serait-il possible de regarder en arrière? Supposons que nous accordions la franchise douanière quant aux instruments aratoires, nous pourrions revenir sur nos pas, au lieu de nous avancer davantage. Le ministre ne connaît-il pas l'état de choses que cela comporte, lorsqu'il dit que l'entrée en franchise des instruments aratoires donne l'idée du libre-échange.

Il dit que si l'on fait goûter ce système à la population de l'Est et à celle de l'Ouest, on constatera que ces parties du Canada trouveront que ce système est si avantageux qu'ils demanderont qu'on l'établisse en ce pays. Je ne pense pas qu'il a parfaitement saisi ce à quoi il s'est engagé. Le solliciteur général n'a pas invoqué cette théorie, lorsqu'il a exposé la question des instruments aratoires. Il a discuté cette dernière question aussi bien qu'il a pu le faire, en n'envisageant que l'utilité de ces machines et il a démontré aussi qu'il y avait une base bien établie en faveur d'une partie de la politique comprise dans l'amendement proposé par mon honorable ami le chef de l'opposition.

Je veux complimenter de rechef mon honorable ami le ministre des Finances. Je tiens à le féliciter d'avoir modifié le tarif, et cela, sans l'aide d'une commission du tarif. Il y a deux ans, il annonçait au Parlement et au pays qu'une commission du tarif était absolument nécessaire à la préparation scientifique et convenable du tarif. Mais je crois que par son attitude récente, il a pris une position qui nous permet de lui demander de reconnaître qu'il doit remercier le Sénat pour la décision à laquelle celui-ci est arrivé à propos de cette mesure particulière. Cette commission aurait dépensé, chaque année, un montant considérable d'argent et je crois que mon honorable ami doit les plus sincères remerciements au Sénat qui s'est opposé à cettte mesure et qui a modifié, dans le sens que l'on sait, le projet de loi relatif à cette commission. En quoi consistait cet amendement? Ce dernier voulait qu'en préparant le tarif on tint compte des intérêts du consommateur tout autant que des intérêts du producteur. Je veux faire observer à la Chambre que, dans les changements qu'il a apportés au tarif, le ministre semble avoir oublié absolument qu'il y a, dans ce pays, deux classes, celle des cultivateurs et celle des consommateurs. Les modifications apportées au tarif, d'après ce qu'il a indiqué dans son exposé budgétaire, ont été faites dans l'intérêt des producteurs de certains articles de consommation journalière. Prenons la question de l'admission du blé en franchise. Quelles sont les représentations dont il a tenu compte? Celles des minotiers? Je lui donne le mérite qui lui revient aussi qu'à ceux que l'on aide, mais lorsqu'il nous a fourni les détails de ces changements, il devint évident que la moitié de la cause qu'il nous soumettait était basée sur des renseignements qui concernaient exclusivement les personnes qui se livraient à l'industrie de la fabrication des instruments aratoires. Il a examiné les livres de ces compagnies, il s'est rendu compte de la situation de ceux qui les composaient; il a trouvé finalement que ces gens sont les bailleurs de fonds des cultivateurs.

Je me demande si le ministre n'aurait pas dû trouver qu'il lui incombait d'examiner l'état des finances des cultivateurs qui se trouvent dans une position telle que les fabricants d'instruments aratoires doivent se faire les banquiers de ces gens. Que signifie ce fait? Que les colons sont forcés non seulement d'acquitter le coût de ces articles, mais encore de payer un intérêt annuel considérable sur le prix des achats qu'ils font, et c'est là une des causes qui ont créé l'état de choses qui existe, aujourd'hui, dans l'Ouest. Il est certain qu'on aurait dû tenir une enquête plus minutieuse sur l'état des finances de ces cultivateurs.

Quant aux droits sur le fer, je dirai: le ministre a également fait une enquête au sujet de l'industrie du fer. Il ne semble pas avoir reconnu la nécessité de tenir compte de l'effet de cette modification de droit, sauf quant à ceux qui sont engagés dans l'industrie du fer et de l'acier. Cependant, mon honorable ami prétend que la politique qu'il expose est une politique nationale. Elle est partielle, ce qu'elle a toujours été. Mon honorable ami a reconnu ce fait, de la façon même dont il a expliqué le droit sur les machines aratoires. Il a énuméré tous les endroits du Canada où l'on fabrique ces articles et, par la réponse mordante qu'il a fait à une interruption de l'honorable député de Brandon (M. Cockshutt),

il a montré qu'à son avis même cette protection est locale. Il espérait pouvoir faire oublier ainsi l'erreur qu'il avait commise, en omettant Brantford dans son énumération.

A mon sens, il n'est pas besoin d'argumenter longuement sur la question du blé en franchise.

Cette question a été débattue, au cours de cette session, devant la Chambre qui s'est prononcée sur ce sujet; mais il m'est permis et je crois qu'il est de mon devoir d'examiner les arguments qui ont engagé le ministre a refuser la franchise du blé. Les arguments dont il a le plus tenu compte sont très spécieux. Tout d'abord, il s'est demandé, à l'instar de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce, si le prix du blé serait augmenté, parce que, a-t-il dit, le prix du blé est fixé à Liverpool. Cela est vrai jusqu'à un certain point, mais il n'en est pas ainsi quant au prix payé au cultivateur. C'est une vérité reconnue depuis un grand nombre d'années. M. Gladstone a invoqué cet argument au sujet de l'Amérique. Il a déclaré, un jour:

> On l'a dit à bon droit, certes, et avec beaucoup de vérité, bien que ce soit une antithèse subtile aux cultivateurs des Etats-Unis, il doit payer tout ce dont il a besoin aux prix fixés à Washington par le congrès américain, mais il réussit à vendre tout ce qu'il produit aux prix qui sont fixés à Liverpool où se fait la libre concurrence de l'univers.

Cet argument n'est vrai qu'en partie aujourd'hui, parce qu'on s'en est servi il y a trente ans. La vérité, aujourd'hui, c'est celle exposée cet après-midi par mon très honorable chef, c'est-à-dire que le prix que le cultivateur obtient et celui que le consommateur acquitte sont tous deux fixés, dans une large mesure, par les coalitions. Cette considération explique ce qui, d'après le ministre, a représenté une énigme pour la population d'Ontario, au cours des derniers élections. Ce qui a embarrassé la population de cette province, dans cette circonstance, a été de savoir comment on pourrait favoriser en même temps et le producteur et le consommateur. On peut établir, avec preuve à l'appui, que cela est possible.

Depuis de nombreuses années les cultivateurs de mon comté natal de Northumberland, en Angleterre, touchent en moyenne 96 cents par boisseau dès que leur blé est mis en grenier. Ceci se fait en pays libre-échangiste. Au grand déplaisir du ministre du Commerce, l'on a prouvé aujourd'hui que dans ce même comté de l'Angleterre où les cultivateurs obtiennent 96 cents du boisseau de blé, tandis que les cultivateurs de l'Alberta et de la Saskatchewan n'en obtiennent que 65 cents, la farine dans laquelle il entre du blé du Manitoba se vend à meilleur marché qu'à Winnipeg. Ceci est exact. Quelle est l'explication de ce fait? C'est que lorsque l'on élimine la concurrence et favorise l'éclosion des monopoles, ceux-ci paient le prix qu'il leur plaît au producteur et exploitent à leur gré le consommateur.

Hier soir, le représentant de Haldimand (M. Lalor), qui donnait presque à penser qu'il descend en ligne directe du Bon Samaritain et s'occupe de faire l'aumône de ses tomates par le temps qui court, niait l'existence des monopoles. Mon honorable collègue de Strathcona (M. Douglas) lui ayant posé une question, il finit par admettre que les cultivateurs d'Ontario obtiennent, bon an mal an, à peu près 25 ou 30 cents par boisseau de tomates, et que le consommateur est parfois obligé de payer 30 cents pour avoir deux ou trois boîtes de tomates en conserve. Je ne sais combien un boisseau de tomates et un baril d'eau donnent de boîtes de conserves, mais il existe un écart formidable entre les 25 ou 30 cents que l'on paie au cultivateur et l'énorme bénéfice que fait réaliser le baril d'eau. Voilà comment il se fait que la vie coûte si cher aux pauvres gens. C'est l'effet des monopoles.

Au cours d'un débat récent, je faisais observer que la cherté de la vie est attribuable au tarif et aux monopoles dont il a favorisé l'éclosion; il me répondit alors que mon raisonnement ne valait point, puisqu'en un certain nombre d'années les prix s'étaient élevés beaucoup plus que les droits de douane. Mon honorable ami ne faisait guère montre de bonne foi en ne réfutant qu'une partie de mon argument. Je n'ai jamais dit que la cherté de la vie fut entièrement attribuable au seul tarif, mais bien qu'elle est provoquée par le tarif et les monopoles, et je tiens à citer à ce propos une opinion qui corrobore la mienne. M. Woodrow Wilson a dit:

> On ne saurait prétendre plus longtemps que ces monopoles ne déterminent pas le chiffre des prix; ce sont eux qui fixent le prix auquel le produit doit se vendre et qui, en outre, déterminent quelle sera la rémunération de la main-d'œuvre.

L'autre raison que mon honorable ami semble avoir eue de ne pas abolir le droit sur le blé est plus singulière. Ne cherchons pas à nous créer de débouché chez nos voisins du sud, a-t-il dit, avant que la cons-

truction des divisions de l'Est et de l'Ouest du Transcontinental et celle du chemin de fer de la baie d'Hudson ne soient terminées. Est-ce sérieusement que le ministre nous demande d'attendre jusque là? —car ces entreprises ne seront pas terminées avant le retour de la prospérité sur laquelle il compte lui-même pour négocier ses emprunts.

J'approuve ce que mon honorable ami d'Oxford-nord (M. Nesbitt) a dit du chemin de fer de la baie d'Hudson. Nulle part je n'ai appuyé ce projet de ma parole et, au surplus, j'ai fort mince opinion de la clarté des notions économiques de ceux qui tournent résolument le dos au débouché que représente une population de 90,000,000 de personnes pour aller construire un chemin de fer aboutissant là où il faudra naviguer au milieu des phoques et des banquises dans l'espoir d'écouler notre blé.

M. CARVELL: Pendant deux mois de l'année.

M. MICHEAL CLARK: Je ne tiendrais à expédier mon blé par là à aucune époque de l'année: le projet ne me dit rien qui vaille. Je sais que les deux partis l'ont appuyé, mais je tiens à dire un mot en faveur du mien, parce que la situation n'était pas du tout la même à l'époque où il était au timon des affaires. Le parti libéral a pu commettre bien des fautes quand il était au pouvoir, mais il n'a jamais poussé la sottise au point de préférer le chemin de fer de la baie d'Hudson au débouché que constitue une nation de 100,000,000 d'habitants. Dans le temps, ce débouché ne nous était pas accessible, et le chemin de fer de la baie d'Hudson n'était pas censé devoir servir à entraver les relations de commerce avec nos voisins. Mais proposer aux cultivateurs d'attendre que la construction de ce chemin de fer soit terminée, c'est recourir à un argument d'une extrême faiblesse, à un argument qui, à mes yeux, ne tient pas debout. Ceux qui tiennent à faire des affaires et à ce que le développement du pays s'accomplisse selon les règles de la prudence, estiment que l'on doit s'efforcer d'obtenir le débouché qui se trouve tout près de nous et, s'il nous est accordé, d'en tirer parti.

Ce qui affaiblit le raisonnement du ministre des Finances ainsi que les arguments que son honorable collègue du Commerce échafaudait cet après-midi, c'est la pensée que le gouvernement des Etats-Unis peut faire s'évanouir tous ces beaux rêves et ces fines conceptions politiques. Ce n'est pas sans à-propos que certain membre de la gauche a demandé au ministre du Commerce ce qu'il ferait au cas où le gouvernement américain abolirait le droit sur le blé. En matière tarifaire, nous sommes entièrement à la merci des Etats-Unis; l'abolition du droit sur le bétail l'a prouvé. Tout ce que le ministre a allégué relativement à l'impossibilité de nouer de plus étroites relations de commerce avec nos voisins, on l'avait invoqué, il y a deux ans, à propos du blé et du bétail. Et tous les arguments que l'on avait fait valoir au sujet du bétail, l'événement s'est chargé de les réfuter comme il a, à cet égard, fait mentir les prophètes ministériels. Quant à nous, membres de la gauche, nous avons la satisfaction de savoir que les faits sont venus démontrer l'exactitude de nos prévisions sur ce point, et je suis persuadé qu'ils nous donneraient également raison à l'égard du blé si l'on abolissait le droit sur cette denrée.

J'invite les ministériels à comparer la situation pleine de dignité que la convention douanière tendait à faire au Canada avec celle où l'attitude du Gouvernement actuel a réduit le pays. Cette convention reposait sur des conditions aussi honorables pour le Canada que pour les Etats-Unis; elle méritait donc d'être accueillie dans le même esprit de part et d'autre. Mais comme le cabinet n'est composé que d'indolents, d'hommes incapables d'accomplir quoi que ce soit, il a fallu qu'un gouvernement étranger vint pour ainsi dire prendre les Canadiens au chignon pour les obliger à faire des affaires. Voilà ce que je dis au peuple pour lui faire voir que l'attitude du Gouvernement actuel est la faiblesse même comparée à celle de son prédécesseur.

Cette question fait aussi peser une lourde responsabilité sur mon honorable ami, ainsi que sur le cabinet dont il fait partie. C'est une responsabilité dont j'aimerais à le bien pénétrer; elle est d'autant plus lourde que l'attitude de la législature manitobaine est là pour démontrer que même au Manitoba il y a unanimité d'opinion à cet égard. J'ai lieu de supposer que les membres de l'assemblée législative du Manitoba sont au fait du sentiment de la population de la province. Et cependant, les ministériels se donnent pour les champions d'une politique qu'ils qualifient de nationale et conseillent aux habitants de l'Ouest de ne point faire montre d'étroitesse de vues. Quel tort l'abolition du droit sur le

blé causerait-elle à la population des provinces de l'Est? De tous les arguments singuliers auxquels j'ai prêté l'oreille il n'en est pas de plus bizarre que celui qui consiste à prétendre qu'en favorisant la prospérité des cultivateurs on pourrait, par exemple, nuire aux fabricants de machines agricoles.

Aider les cultivateurs, c'est décréter la faillite des fabricants de machines agricoles! A-t-on jamais formulé de proposition aussi absurde que celle-là? La véritable politique nationale est celle qui consiste à aider les cultivateurs à s'enrichir, parce que ce sont eux qui doteront le pays de voies ferrées et feront la fortune des industriels.

Pas n'est besoin que j'insiste longuement sur l'admission en franchise des instruments aratoires; je me bornerai à démontrer que le Gouvernement a fort maladroitement modifié les droits qui frappent ces articles: je dirai même que le seul fait de les modifier atteste chez lui un manque de logique. Cet après-midi, mon honorable ami le ministre du Commerce faisait allu-allusion à certain programme conçu dans un but politique.

Je ne crois pas que l'on puisse dire du Gouvernement qu'il ne songeait aucunement à conquérir des avantages politiques en réduisant de 5 pour 100—quelle générosité!—le droit sur les machines agricoles. Il ne doit assurément pas penser qu'une telle modification réduira d'un sou le coût de ces machines. Cette réduction mesquine, il l'a effectuée dans le seul but d'obtenir que le solliciteur général (M. Meighen) et les autres députés conservateurs de l'Ouest ne soient pas écrasés à la prochaine élection.

Venant après le discours de l'honorable ministre, une leçon de saine économie apprendrait que le seul moyen certain que l'on ait de réduire le revenu provenant de ces articles—pour économiser, il faut percevoir un moindre revenu et alléger le fardeau des impôts—c'est d'abolir le droit sur les machines agricoles; c'est, ainsi que disait M. Wilson aux Etats-Unis, le seul moyen infaillible d'obtenir que les cultivateurs payent des prix moins élevés. On prétend en certains quartiers que cette abolition de droit amènera la ruine de l'industrie. Je n'en crois rien. L'abolition du droit sur les écrémeuses a-t-elle amené la faillite des fabricants de ces machines? Pourquoi voit-on en ce pays de superbes et florissantes fabriques d'écrémeuses? C'est pare qu'en abolissant le droit sur cet article on est venu en aide à l'industrie laitière et que celle-ci réagit sur la fabrication des écrémeuses. Voilà comment il faut s'y prendre pour obtenir l'épanouissement d'une industrie et doter le pays d'une plus complète mesure de prospérité.

Nos honorables amis qui sont protectionnistes cherchent toujours à établir la prospérité du pays en posant la pyramide sur le sommet. Il faut placer la pyramide sur sa base, et le sommet se tiendra tout seul. Il faut être jongleur, et non pas économiste, pour agir autrement.

Je veux maintenant dire quelque chose des droits sur l'acier et le fer, avant de terminer. Je suis forcé d'admettre que l'imposition de ces droits sur le fer et l'acier, comme la réduction des droits sur les instruments aratoires, sans avoir une grande portée d'une façon ou d'une autre dans l'Ouest canadien, constituent une stratégie politique très rusée. Comme telle, cette politique donne un commentaire singulier au terme national appliqué au programme protectionniste. Cela intéresse la Nouvelle-Ecosse et l'Ontario, cela intéresse d'une façon fort captivante pour moi, spectateur libre-échangiste. Le seul fait de constituer une politique rusée est sa plus grande condamnation économique; c'est une mauvaise stratégie économique tout simplement, parce que cela n'est pas une politique nationale. L'honorable ministre des Finances a démontré, comme certains autres orateurs, que l'industrie du fer et de l'acier vient à la suite de l'industrie agricole en ordre d'importance dans le pays. Je n'admets pas cela; les transports, les chemins de fer, à mon sens, viennent ensuite. Et c'est ici que se présente les erreurs dans l'imposition de ces droits sur le fer et l'acier. On dit souvent que la protection est une bonne politique pour un jeune pays. Voici un intéressant aperçu dans l'étude de ce problème. L'honorable député du Ykon (M. Thompson) a cité le nom de John Stuart Mill comme partisan de cette idée. J'ai quelque part une plaquette contenant plusieurs lettres de M. Mill, dans lesquelles il exprime le plus profond regret d'avoir, dans un moment d'inattention, accordé une approbation passagère à cette opinion. Mais il ne nous est pas nécessaire de nous appuyer sur des autorités pour régler cette question; nous formons un peuple jeune; nous avons du bon sens, et nous pouvons la régler nous-mêmes. Nous pouvons dire par nous-mêmes si les droits sur le fer et l'acier son bons pour un jeune pays. Se trouvera-t-il

quelqu'un, dans cette Chambre, pour nier que les transports, pour les fermes et le peuple de ce pays, viennent en ordre d'importance, après l'industrie basique de l'agriculture? Je ne crois pas qu'un seul député de l'Ouest l'ose. Le Gouvernement et ses partisans partagent mon opinion sur ce point; il disent: Nous admettons avec vous que les chemins de fer sont très importants; poussons la construction des chemins de fer en rendant le fer plus cher.

Est-ce là de la bonne logique? Est-ce là du sens commun? Vous avancerez la construction des chemins de fer en mettant le fer à bon marché; si vous mettez un droit sur le fer, vous le renchérissez, et dans ce sens, vous jetez des obstacles en travers du progrès de notre jeune pays. L'Angleterre, plus que le Canada, pourrait se payer le luxe de mettre des droits sur le fer et l'acier. L'Angleterre a maintenant 20 milles de chemins de fer pour 100 milles carrés de superficie; cela signifie que personne en Angleterre, en moyenne, n'est à plus de 2 milles et demi d'une voie ferrée. L'Angleterre, un pays vieilli, pourrait mieux se permettre, à ce point de vue des transports, d'imposer des droits sur le fer et l'acier, que nous ne le pouvons nous-mêmes. Mais après tout, que nous servirait-il de discuter avec un Gouvernement qui parle de construire des chemins de fer en rendant le fer et l'acier plus chers? Que sert-il de discuter avec un Gouvernement qui donne des primes ou qui impose des droits en faveur de l'industrie du fer et de l'acier, et qui fait ensuite pérorer son solliciteur général pendant trois heures et demie en faveur des treillis de bois pour les chemins de fer? La façon de pousser l'industrie du fer et de l'acier est d'employer le fer et l'acier, et non pas des ouvrages en bois. Si j'étais le solliciteur général, je ne me ferais pas le défenseur des treillis en bois. Je laisserais cet argument à de moins intelligents. Le peuple n'a pas besoin de fer. Je n'ai pas besoin de fer. Que me vaut le simple fer, à moi? J'ai besoin de clous; j'ai besoin de poêles et de chemin de fer; je n'ai pas besoin de fer. Mais vous rendez chères toutes ces choses dont j'ai besoin en frappant d'un droit les tiges de fer; vous rendez chères les choses dont le peuple a besoin, et puis vous dites que la protection est une bonne chose pour un jeune pays. Je suis un jeune habitant d'un pays jeune, et les bonnes choses qu'on me dit me rappellent le tâcheron du sud de l'Angleterre, qui, aux jours de la loi sur les céréales, avait fait contre la protection le discours le plus efficace qu'on eut jamais prononcé. Il monta sur les tréteaux et dit: Mesdames, messieurs, je suis protégé; mais je meurs de faim; je suis donc contre la protection. Les gens qui fabriquent les clous se plaignent déjà. Cette industrie particulière du fer et de l'acier démontrent bien tous les maux du système protectionniste. Le fer et l'acier à bon marché aideraient aux chemins de fer, à la navigation, à la coutellerie, à la fabrication des poêles, à la manufacture d'instruments aratoires et de toutes les choses dont un jeune pays a vraiment besoin; mais le fer cher va tout à l'encontre. Qui aide-t-elle, cette industrie du fer? Les millionnaires; c'est parfait. Je l'ai déjà dit; M. Carnegie s'est retiré du trust de l'acier d'Amérique, il y a quelque temps, avec un revenu, dit-on, de $1,000,000 par mois.

Oui, cela aide les millionnaires; cela fait d'eux des Schwabs et des Carnegies; il ne peut y avoir de doute à ce sujet. Dans la proposition que je viens d'énoncer, je me suis efforcé de montrer que cela n'aidait pas les consommateurs qui forment une classe à part. Et les ouvriers? Le temps approche, et approche rapidement sur ce continent, où le peuple verra à ce que les ouvriers n'aient pas le secours de la protection. Je crois qu'une trouée a été faite dans cette bulle de savon, cet après-midi, par mon très honorable chef quand il a analysé les chiffres donnés par le ministre des Finances à ce sujet, et quand il a montré les petits salaires payés aux gens employés dans l'industrie des comestibles. Cette idée que la protection favorise le travailleur, partagée par le ministre des Finances, comme l'a dit mon très honorable ami, est un exemple de la persistance d'une croyance sans fondement. En tant que j'ai pu étudier la question, je n'ai pu saisir qu'un seul fait à l'appui de la théorie que la protection favorise l'ouvrier. Tous les faits que j'ai pu observer sont à l'appui de la conclusion contraire.

C'est une vieille croyance. Je crois que dans le premier discours prononcé dans la Chambre des communes, en 1841, M. Cobden, répondant à l'affirmation que le libre-échange pour le blé aurait pour effet de réduire les salaires, employa le langage suivant, dont la simplicité et l'ampleur ne peuvent être mieux exprimées:

> Par la franchise sur les céréales nous devrions augmenter considérablement notre commerce. Comment cela peut-il être fait si ce n'est par une augmentation du volume du travail? Et comment pouvons-nous provoquer une plus grande demande pour la main-d'œuvre sans payer de meilleurs salaires?

C'est là l'argument exprimé en un langage très simple par un des plus grands hommes qui aient vécu, quoiqu'il ne fût jamais membres d'un cabinet—peut-être parce qu'il était trop grand—et je défie n'importe qui de contredire cette assertion. C'était une prophétie; comment s'est-elle réalisée? Qui avait raison? Le fait est qu'en Angleterre le prix du travail a augmenté après le rappel des "Corn Laws" et l'adoption du libre-échange, plus rapidement que jamais dans l'histoire d'aucun pays civilisé, et ce prix a continué à augmenter jusqu'à ce que les ouvriers de la Grande-Bretagne devinssent les aristocrates du monde ouvrier de l'Europe; les ouvriers de la Grande-Bretagne ont de meilleurs salaires, qu'ils soient des experts ou non, que les ouvriers de n'importe quel pays du continent.

Vers cette époque—j'en arrive maintenant à une autre phase de mon argumentation et j'espère que je ne fatigue pas la Chambre—vers cette époque, dis-je, M. Cobden désignait les Etats-Unis, longtemps avant que la protection ne fût implantée dans ce pays, comme l'eldorado du travailleur; comme le pays où l'ouvrier gagnait les meilleurs salaires. Maintenant, en présence de quoi nous trouvons-nous? Les salaires étaient excessivement bas en Angleterre avec la protection alors qu'ils étaient très élevés aux Etats-Unis avec le libre-échange. M. Carey, qui a écrit un livre intitulé "Past, Present and Futuree", a dit qu'une des raisons qui ont présidé à l'introduction de la protection aux Etats-Unis était de réduire les salaires qui étaient trop élevés. C'est ce qu'on trouve dans ce livre. Comparez avec les salaires d'aujourd'hui aux Etats-Unis. Les salaires se sont élevés en Angleterre; les personnes qui sont au courant des choses ne nieront pas cela. Qu'est-il arrivé aux Etats-Unis? Lisez le "Collier's Weekly" du 9 mars 1912, traitant de la grève de Lawrence, et vous trouverez dans cette publication un récit des sacrifices des ouvriers textiles de Lawrence, se refusant les commodités de la vie, prenant des logeurs dans des maisons déjà trop étroites pour les besoins de la famille, dans le but d'amasser assez pour retourner dans leur patrie. C'est ce qu'on voit dans une des industries les mieux protégées des Etats-Unis, l'industrie des laines.

Si j'en avais le temps, je traiterais cette question plus à fond. Un livre très intéressant a vu le jour—un petit livre que je connais et que j'ai lu—par le professeur Nearing, de l'université de Pennsylvanie, traitant des salaires aux Etats-Unis. Ce livre a le très grand mérite, pour celui qui est à la recherche de la vérité sur cette question, d'être une étude absolument sociologique, et le mot tarif n'y est pas mentionné, du commencement à la fin. Quelles sont les principales conclusions de ce livre sur la question qui nous occupe? L'auteur invoque l'autorité du professeur Chapin, de New-York, pour nous dire qu'un artisan avec une femme et trois enfants a besoin de $900 par année pour son soutien et celui de sa famille. Et où en sont rendues les conditions, aux Etats-Unis, après soixante ans de protection en présence de cette condition établie par le professeur Chapin? Nearing trouve que, traçant une ligne à travers les Rocheuses au nord de la limite sud de la Pennsylvanie, les trois quarts de la population adulte des Etats-Unis ne gagnent en moyenne que $600 par année. Il faut $900 par année à un homme, sa femme et ses trois enfants, pour vivre décemment et les trois quarts n'en gagnent que $600, c'est-à-dire, que les deux tiers du strict nécessaire. Tout de même le ministre des Finances exprime l'opinion qu'au Canada la protection contribue à maintenir une bonne condition de vie pour l'ouvrier.

Que dit encore ce livre? L'auteur nous y dit que les salaires dans l'Ouest augmentent. Nous qui connaissons le Canada savons que cela est absolument vrai pour notre pays. Dans l'Ouest les salaires augmentent. Or, cela signifie que plus vous vous éloignez des centres où sont concentrées les industries protégées, plus élevés sont les salaires. Ce sont là de très étranges commentaires de la part d'un professeur des Etats-Unis, en faveur de la théorie que la protectoin augmente les salaires. Il constate ce que nous connaissons très bien aujourd'hui dans l'ouest du Canada, que les salaires les plus élevés sont ceux des ouvriers en bâtiment, et cela est également vrai pour l'est du Canada. Or, la protection ne peut pas élever les salaires dans le bâtiment, parce que nous n'importons pas encore de maisons. Il constate aussi que les maçons en brique reçoivent un salaire beaucoup plus élevé que ceux qui font la brique. Vous ne pouvez pas protéger les maçons en brique, mais vous pouvez protéger les ouvriers briquetiers au moyen d'un droit sur la brique, parce que nous importons de la brique; mais les maçons en brique sont payés plus cher que ceux qui la fabriquent. Nous constatons que les salaires des ouvriers syndiqués sont plus faibles là où le tarif est plus élevé. C'est-à-dire que le tarif don-

ne de la force au patron et non pas à l'ouvrier. Tels sont les principaux faits que j'ai trouvés dans ce livre.

Quelle est la situation dans l'industrie du fer et de l'acier? Car je me propose de démontrer à cette Assemblée que le Gouvernement a commencé à établir une industrie du fer et de l'acier en Canada de même genre que celle des Etats-Unis. Cette industrie est la plus protégée de toutes aux Etats-Unis, et comme nous suivons le mauvais exemple de ce pays, je suis déterminé, autant que je le pourrai, à empêcher les électeurs du Canada d'y aller les yeux fermés. A une conférence tenue à Pittsburg, les premiers ouvriers des aciéries américaines ont envoyé une requête au président Taft. Je demanderai l'indulgence de la Chambre pendant quelques instants pour lui donner lecture de ce que les chefs des unions ouvrières des Etats-Unis disent de ces compagnies dans leurs rapports avec la main-d'œuvre. Cette requête expose que la United States Steel Corporation:

(a) Est une coalition illégale existant en contravention des lois du pays. Sa force et ses moyens d'action comme monopole ont été si clairement exposés dans ses propres circulaires adressées aux capitalistes et dans les magazines et les journaux, qu'il n'est pas nécessaire d'en apporter ici aucune preuve détaillée.

Si les fonctionnaires du Gouvernement, ainsi qu'ils l'ont fait dans le cas de la Standard Oil Company et dans celui de la Tobacco Trust, soumettent à un tribunal compétent les faits qui sont publics et notoires, on en viendra logiquement à la conclusion que la United States Steel Corporation existe en violation de la loi Sherman contre les trusts. Il n'y a aucun doute que la loi et les tribunaux peuvent atteindre ce monopole, même si ses recettes annuelles se chiffrent dans les centaines de millions de dollars. Il ne faut pas que la force de sa richesse paralyse le bras de la loi.

(b) Dans cette prétendue "grande industrie américaine", fondée sur le tarif adopté pour la protection du travailleur américain contre la concurrence de la main-d'œuvre miséreuse d'Europe" on chasse rapidement et effectivement le travailleur américain, expert ou non, de son emploi. Elle a presque entièrement renvoyé de ses nombreux services les employés de langue anglaise.

Elle a dit maintes et maintes fois qu'elle préférait les Syriens, les Polonais et les Roumains.

(c) Elle accumule des centaines de millions de dollars en exigeant pour ses produits des prix excessifs du public américain, en forçant ses ouvriers à un travail épuisant et en diminuant leur salaire à un chiffre insuffisant pour leur permettre de vivre à la façon américaine.

(d) Elle ne dégrade pas seulement l'ouvrier en diminuant son salaire et en lui imposant douze heures de travail par jour, mais elle lui refuse un jour de repos par semaine, ainsi que la chose à été établie clairement à l'enquête.

(e) Elle sacrifie sans merci la vie et le sang de ses semblables, d'une façon dont les détails sont aussi consignés à l'enquête.

(f) Elle empêche tyraniquement ses ouvriers de s'organiser pour élever leurs conditions de vie.

(g) Elle nie le droit, reconnu aux ouvriers par la loi, de se former en association pour l'avancement et la protection des travailleurs.

(h) Elle supprime et empêche la liberté de la parole et les réunions publiques.

(i) Elle écarte l'ouvrier américain et ne veut avoir que l'ouvrier soumis étranger.

(j) Elle a mis en vigueur des décrets de bannissement dans les villes ou elle domine.

(k) Elle y a exercé des pouvoirs supérieurs et contraires à la loi, niant aux citoyens des droits qui leur sont pleinement garantis par la Constitution.

(l) Elle a usurpé l'exercice des autorités locales et s'en est emparé en violation des principes les plus élémentaires et fondamentaux de la loi.

(m) Elle est l'illégalité organisée, dominatrice et draconienne, sans aucun respect pour les droits de l'homme et du citoyen, brutalement indifférérente à la puissance de travail de ses employés, à leurs blessures et à leur mort.

(n) La continuation de son existence et de ses méthodes est un péril non seulement restés encore à l'abri de son pouvoir et de son influence funeste et nuisible, et particulièrement pour notre république qui est basée sur l'indépendance, le civisme et la souveraineté du peuple.

Telle est l'accusation que portent les chefs ouvriers des Etats-Unis contre le monopole de l'acier; et cependant notre Gouvernement, notre ministre des Finances, viennent nous dire que la politique nationale, qui est la fille de la polique protectionniste des Etats-Unis, élève le niveau des ouvriers du Canada. Au cas où l'on n'ajouterait pas foi à ces preuves, je dirai que dans la grève de Bethléhem, dans le rayon de ce grand monopole de l'acier, le conseil fédéral des Eglises chrétiennes d'Amérique a nommé un comité pour faire une enquête dans les conditions de cette industrie, et ce comité a découvert ceci: 51 p. 100 de tous les employés travaillent douze heures par jour. Dans la libre-échangiste Angleterre, une journée de plus de neuf heures est inconnue. Ce comité a découvert que 25 p. 100 des employés travaillaient régulièrement sept jours par semaine. Ceci s'accorde absolument avec Nearing. Le comité a déclaré, au sujet des salaires, que le salaire d'esclave ne permettait d'autre genre de vie aux travailleurs ordinaires que celui de la pension sous un chef, et l'entassement d'un grand nombre de personnes dans une même pièce. Un homme qui a une famille à soutenir prend des pensionnaires, ou sa femme va travailler. On conseille aux im-

migrants de renvoyer leurs petits enfants dans leur pays pour y être élevés pendant que la mère travaille.

J'aurais manqué à mon devoir envers mon pays, monsieur l'Orateur, si je n'avais pas protesté contre l'imposition des droits sur le fer et l'acier comme étant le premier pas pour introduire au Canada ce qui est la plus grande boucherie industrielle sur la face de la terre. J'appuie l'amendement de mon très honorable ami avec le plus grand plaisir. Je l'appuie en dépit des plaisanteries que l'honorable ministre du Commerce a adressées à mon honorable chef, plaisanteries qui ont pendant quelques minutes provoqué tant l'hiralité sur les bancs de la droite.

L'honorable ministre en se permettant ces railleries n'a pas tenu compte des termes de l'amendement. Il l'a attaqué comme s'il ne s'appliquait qu'à l'admission en franchise du blé et des instruments aratoires. Pourtant, il se termine en demandant une réduction générale du tarif—du moins c'est ainsi que je l'ai compris. Peut-on trouver une meilleure démarcation entre la politique du Gouvernement telle que je l'ai développée trop longuement, peut-être, et cet amendement? On nous dit que ce n'est pas un amendement en faveur du libre-échange. Je n'avais pas même espéré autant; j'ai trop de respect pour l'histoire. Le premier pas réel fait vers le libre-échange en Angleterre même a été l'abrogation des Corn Laws. Cela équivalait exactement au dégrèvement du blé. Le président Wilson, avant la dernière élection présidentielle aux Etats-Unis, n'a pas, que je sache, dans aucun de ses discours, mentionné un seul des droits qu'il modifierait. Il a attaqué les maux de la protection et a indiqué la voie qu'il suivrait.

Mon très honorable ami est en excellente compagnie lorsqu'ils suit l'exemple de sir Robert Peel et celui que nous a donné le président Wilson l'année dernière. Je ne vois pas où est l'esprit des plaisanteries du ministre du Commerce, et ne crois pas que le Gouvernement trouve cette raillerie bien amusante dans quelque temps. Si on le juge selon son mérite, je crois que l'amendement devrait recevoir l'appui de tous les patriotes et citoyens sérieux du Canada. Je ne crois pas qu'un Canadien intelligent, s'il considère la question d'une manière impartiale et sans préjugé, trouverait aucune objection si le dégrèvement de la vie était mentionné dans l'amendement. Et qui dit qu'il n'y est pas? Lorsque l'on commence à abaisser le tarif, qui peut dire où l'on s'arrêtera? D'après le ministre des Finances prétend que l'admission en franchise des instruments aratoires comporte le libre-l'amendement est libre-échangiste, car il échange.

M. MEIGHEN: Que dites-vous vous-même?

M. MICHAEL CLARK: J'essaie d'en dire beaucoup d'éloges. Je dis que c'est une proposition que devrait approuver une très grande partie de la population du pays, et je crois qu'une grande majorité des électeurs seront en faveur d'un changement radical dans notre tarif; et non seulement je le crois, mais je suis presque sûr que plus les électeurs étudieront le tarif comme j'ai humblement essayé de le faire devant cette Chambre, plus ils seront en faveur d'un abaissement de droits. Le parti conservateur est au contraire favorable au maintien du tarif actuel et de la prétendue Politique nationale. Il veut l'introduction au Canada du monopole de l'acier et de toutes les énormités protectrices des monopoles qui ont été dévoilées aux Etats-Unis, et abandonnées dans notre pays. J'aurais voté pour l'admission en franchise des denrées alimentaires si on l'avait mentionnée d'une manière spéciale dans l'amendement. Je m'accorde avec ce que lord Macauly disait à Edinburgh en 1845:

> S'il y a une chose au sujet de laquelle tous les peuples, toutes les nations et toutes les races, Juifs, Grecs, Romains, Italiens, Français, et Anglais sont d'accord, c'est que la cherté de la vie est un grand malheur pour le pauvre.

Je m'accorde aussi avec d'autres qui ont dit que les taxes sur les denrées alimentaires étaient un crime contre l'humanité.

On a dit que j'étais un théoricien. La protection ne comporte rien de théorique, elle est pratique: d'un côté, des millionnaires et des multimillionnaires; de l'autre côté, la masse du peuple exposée à payer fort cher denrées alimentaires, logements et habits, et à rester sans emploi, comme cela se voit au Canada; l'immigration et le revenu diminuent, les cultivateurs abandonnent leurs terres, le commerce subit un arrêt et la dette augmente. Voilà ce que nous vaut aujourd'hui la prétendue Politique nationale, et toute la droite le sait. Ce n'est pas en construisant des salles d'armes que l'on va remédier à cet état de choses. L'amendement aurait pu comprendre des termes plus spécifiques sans aucunement me blesser. Quand même on y aurait demandé une exemption de droits par rapport aux choses nécessaires à la vie, le peuple l'aurait approuvée; mais au moyen de réductions suffisantes dans le tarif nous parviendrons à obtenir cette ex-

emption. L'amendement, tel qu'il est, augmenterait notre commerce, aiderait à détruire les coalitions commerciales et à réduire le prix de la vie, et il représenterait aussi un premier effort tenté dans le but d'obtenir l'augmentation du salaire de l'ouvrier. Voilà une politique infiniment bienfaisante, comparativement à la politique indolente du Gouvernement et de ses partisans.

M. H. H. STEVENS (Vancouver): Monsieur l'Orateur, l'exposé budgétaire nous fournit l'occasion de critiquer la politique du Gouvernement et son administration financière pour l'année écoulée, et de suggérer ce qu'il conviendrait de faire à l'avenir. L'honorable député qui vient d'adresser la parole (M. Clark) a taxé de grossière extravagance l'administration de l'honorable ministre des Finances, en parlant des dépenses du dernier exercice. Je ne le suivrai pas sur ce terrain. Je crois, moi, que l'exposé budgétaire de l'honorable ministre a triomphé des critiques de la gauche et que le pays est aujourd'hui dans une situation qui lui fait honneur. L'honorable député a attaqué la protection avec véhémence, et cependant, si j'avais besoin d'un argument bref et concis en faveur de la protection des chemins de fer, je le trouverais dans les deux derniers paragraphes de son discours. J'ignore sur quoi l'honorable député a pu se baser pour nous faire une aussi sombre peinture de l'industrie du fer et de l'acier aux Etats-Unis.

Il nous a dit, en outre, que c'était un crime de nous empêcher d'acheter sur un marché libre et qu'il se proposait, lui, de se procurer poêles, rails, couteaux, etc., là où ils coûteraient moins cher, sans égard aux conditions de leur production. Il sait fort bien, pourtant, que si l'on améliore les conditions de production du fer et de l'acier aux Etats-Unis, les prix vont monter. Je serais curieux de savoir ce que pense de pareils arguments l'honorable député de Cap-Breton-sud et s'il voudrait imposer la concurrence à la population de Sydney avec des conditions aussi pénibles que celles que l'honorable député (M. Clark) a décrites.

Je m'occuperai, plus tard, de certaines assertions de l'honorable député. Qu'il me permette, en attendant, de parler de quelques déclarations du très honorable chef de l'opposition. A l'entendre, notre production agricole ne répondrait pas aux besoins, et il ajoute que ce qu'il faut surtout au Canada, ce sont de plus vastes marchés pour l'écoulement des produits agricoles. Puis il accuse le Gouvernement actuel de n'avoir encore rien fait pour résoudre ce grand problème, le plus grand problème du jour, dit-il. Monsieur l'Orateur, je veux vous prouver, à vous et à la Chambre, non par de simples affirmations, mais par des faits, où nous en sommes réellement. En 1899, les libéraux dépensaient pour l'agriculture $376,000; en 1905, $651,000. En 1911 et 1912 nous avons dépensé $1,646,000; en 1912-1913, $2,703,000, et au cours de l'exercice fini le 31 mars 1914, $4,027,000. Cependant, le chef de l'opposition soutient que le Gouvernement actuel n'a rien fait pour l'agriculture. Bien que j'aie pris ces chiffres dans les rapports des ministères et qu'ils soient absolument authentiques, j'y ajouterai le témoignage de certains citoyens bien connus du chef de l'opposition, afin qu'il sache que les Canadiens en général, adversaires comme amis du Gouvernement actuel, l'ont félicité de ce qu'il a fait pour l'agriculture. L'honorable Walter Scott, premier ministre de la Saskatchewan, a dit dans un discours qu'il a prononcé au Canadian Club à Ottawa, en présence de chef de l'opposition lui-même:

> La province que je représente depuis sept ans a fait des progrès. Il y a sept ans, elle produisait 63,000,000 de minots de blé. Cette année elle en a produit 230,000,000. Il y a sept ans, elle possédait 900,000 têtes de bétail. Cette année, elle en possède 2,000,000.

La gauche prétend que tout s'en va en ruine dans le pays, mais cette déclaration de l'honorable Walter Scott, comme plusieurs autres, d'ailleurs, démontre le progrès que l'Ouest a fait sous le Gouvernement actuel.

Voici maintenant une lettre de la société d'agriculture du comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse:

> Nous exprimons notre appréciation du crédit que le Gouvernement fédéral a accordé pour fins d'instruction agricole. Ce crédit a été appliqué à la construction d'un édifice convenable sur le terrain de l'exposition de Middle-Musquodoboit où se donnera un cours d'instruction élémentaire. Nous remercions aussi le personnel du ministère de l'agriculture de la Nouvelle-Ecosse d'avoir préparé et dirigé dans cet édifice le "cours élémentaire" d'agriculture si satisfaisant qui vient d'être achevé. Et nous tenons à dire, en notre qualité de cultivateurs, que nous approuvons la coopération du ministère fédéral et du ministère provincial de l'agriculture.

Et ainsi de suite. L'honorable Duncan Marshall, ministre de l'agriculture de l'Alberta, dans un gouvernement libéral, a fait, lui aussi, un discours. Il y félicite hautement l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) et dit qu'il travaille en communion avec le ministre de l'agri-

culture de chaque province, d'une façon très favorable non seulement au succès de l'agriculture pour le présent, mais à son progrès pour les années à venir. L'association agricole de Yarmouth a adopté une résolution dans le même sens. Une lettre, encore dans le même sens, a été envoyée de Truro, Nouvelle-Ecosse, au nom des cent cinq professeurs réunis à l'école de la science rurale qui se tient dans le Agricultural and Normal College de Truro, Nouvelle-Ecosse. Voici ce qui y est dit:

Nous, soussignés, désirons exprimer par les présentes notre haute appréciation de ce qui a été fait par le Gouvernement fédéral. Nous espérons pouvoir, en retour, inculquer aux élèves de nos écoles les notions et l'enthousiasme que nous avons puisés à Truro.

J'ai encore d'autres témoignages de cette nature, mais pour être plus bref, je me dispenserai de les citer. Qu'il me suffise de dire que le Gouvernement actuel a fait mieux que l'ancien n'a jamais tenté de faire, et que si les résultats sont quelque peu lents à se produire, il en existe déjà assez, toutefois, pour répondre aux critiques du chef de l'opposition.

Bien que la gauche critique l'exposé budgétaire depuis trois semaines, elle n'a pas encore défini son programme fiscal. Son programme! Il ressemble fort au manteau de Joseph en ce qu'il est de plusieurs couleurs, dont la plus saillante paraît avoir été le bleu, le bleu foncé, car l'honorable député qui vient d'adresser la parole s'est servi de termes dolents et n'a aperçu que de sombres horizons. Vint ensuite le pur écarlate, l'élément aux yeux duquel tout manufacturier, tout chef d'industrie, tout président de compagnie de transport n'est qu'une canaille s'apprêtant à voler le pays. Puis est apparue la blanche capote de la sincérité électorale: le député de Carleton (M. Carvell), le député de Richmond (M. Kyte) et le député de Humboldt (M. Neely), qui eurent surtout le rôle de critiquer le Gouvernement au sujet des allégations de corruption. On voit toujours, ci et là, quelque député revêtu de la pourpre royale de la vieille Politique nationale. C'est la seule couleur qui puisse faire reconnaître la politique que le chef de l'opposition nous a soumise dans sa proposition d'amendement. Cette proposition commence par une allusion aux conditions économiques du moment:

Il est désirable:

1. D'inscrire le blé et les machines agricoles sur la liste des articles admis en franchise.

Voilà pour les cultivateurs de l'Ouest, un os à ronger. Puis vient une très habile proposition destinée à apaiser le malaise qui pourrait naître dans l'esprit des industriels de l'Est:

Et que, sans faire d'injustice à aucune classe, des mesures soient prises pour diminuer la cherté de la vie au moyen d'un baissement raisonnable des droits de douane.

On a parlé de définitions vagues, mais de toutes les opinions vaguement exprimées que je connaisse, la plus vague est celle de l'amendement que l'on propose.

On me permettra de rapporter certaines des opinions de mon honorable ami le député de Renfrew-sud (M. Graham) qui, l'autre jour à Hamilton, disait devant un auditoire féminin:

On a dit que les libéraux étaient libre-échangistes et les tories protectionnistes; mais pour moi, je dis que le libre-échange est hors de question. Il nous faut un revenu, et le peuple acquitte un droit de douane beaucoup plus aisément qu'une taxe directe. La stabilité du tarif est encore une de ces choses pour lesquelles sir Wilfrid a combattu.

Parlant aux hommes de la même ville dans cette même occasion, l'honorable député a dit:

Lorsque sir Wilfrid Laurier en a appelé au peuple en 1896, il a déclaré que le tarif serait arrangé de manière à éteindre la dette, et que le peuple témoignerait de sa prospérité par le tintement des dollars dans ses poches. Sir Wilfrid devait, par sa manière de traiter le tarif, reconnaître que le Gouvernement a des comptes à rendre au peuple. Jamais personne n'a voulu faire du tort aux insdustries canadiennes, mais il est juste de dégrever la nourriture de l'ouvrier.

Nous voici donc avec une déclaration des députés de Renfrew-sud et de Halifax (M. Maclean) ainsi que du très honorable chef de la gauche, à l'effet de dégrever la nourriture de l'ouvrier. Comme l'a clairement expliqué l'honorable ministre des Finances, il est absolument impossible d'apporter au tarif des modifications qui ne bouleversent l'ensemble des droits raisonnablement protecteurs. Un tarif est nécessairement fait pour protéger de toute manière les entreprises les plus diverses. L'affranchissement des instruments aratoires nous mettrait, ainsi que l'a signalé le ministre des Finances, dans l'obligation de protéger d'autre manière le manufacturier. Un changement, tant soit peu sensible, entraîne tôt ou tard un dérangement total de l'équilibre du tarif.

Je regrette de ne pas voir à son siège l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), à cause de quelques informations que j'ai sous la main et qui ont trait à certaines de ses déclarations. Il affecte constamment de s'adonner à l'étude de

l'économie politique, et plus d'une fois il lui arrive de faire des assertions non autorisées sur l'effet du libre-échange en Angleterre, aux Etats-Unis et ailleurs. J'ai déjà fait allusion au tableau qu'il nous traçait tout à l'heure de ce qui a lieu aux Etats-Unis. Je crois être en mesure, avant de laisser la parole à un autre, de réfuter victorieusement ce qu'il a dit.

Auparavant, toutefois, je tiens à corriger l'effet d'une assertion de l'honorable député faite il y a quelques semaines et qui, par l'entremise des Débats, est passée dans le pays. Il a affirmé avec beaucoup de force, selon son habitude, que, pendant le cours des trois dernières années, la Grande-Bretagne avait augmenté de £70,000,000 ses exportations d'objets manufacturés, et que c'était là un exploit sans exemple dans l'histoire du monde. Il ajoute que c'est là un argument en faveur du libre-échange. Voici quels sont les faits. En 1907, les exportations de l'Angleterre ont monté à 426 millions de livres; en 1908, elles tombaient de 50 millions et n'étaient plus que de 377 millions. En 1909, c'était 378 millions. De 1910 à 1911, elles se sont élevées à 478 millions, l'augmentation était de 61 millions pour une période de six années, au lieu de 70 millions en trois ans, comme l'a dit l'honorable député de Red-Deer. Dans l'espace de cinq ans, le Canada a vu s'accroître son commerce total de 154 millions de dollars et ses exportations de 132 millions; en d'autres termes, l'augmentation par tête en six ans a été en Angleterre de $6.50, pendant qu'au Canada elle était de $18.50. Lorsque mon honorable ami groupe un certain nombre d'années dans le dessein de faire valoir les avantages du libre-échange, il est toujours bon de scruter ces chiffres.

Il a, dans cette même circonstance, fait une autre assertion que je tiens à contredire. Rapprochant l'une de l'autre, deux années qu'il choisit tout exprès, il annonce qu'en 1883 le commerce canadien était à peu près le même qu'il a été en 1896. La vérité est que, de 1869 à 1873, ce sont les conservateurs qui étaient au pouvoir et, pour 1869, le commerce total, exportations et importations mises ensemble, a été de 130 millions. Ce commerce, en 1873, s'est élevé à 217 millions, en accroissement de presque le double. Puis est venu le gouvernement libéral et, tout de suite, le commerce est tombé de 217, en 1873, à 153 millions, en 1878. Ensuite, est arrivé au pouvoir sir John A. Macdonald qui, grâce au système protecteur, a fait monter notre commerce de 153, en 1879, à 239 millions en 1893. En 1911, ce commerce avait atteint 769 millions; mais l'année suivante, l'augmentation était de plus de 210 millions; c'est-à-dire que, dans les deux années, il s'était élevé de 769 à 1,085 millions. Avec une administration libérale, le commerce du pays, avant l'adoption du système protecteur, était tombé de près de 100 p. 100; mais cette politique a été le signal d'une hausse continue, hausse qui néanmoins a été plus rapide sous le Gouvernement actuel que même durant les jours glorieux du gouvernement libéral, malgré une continuation de notre politique fiscale.

Nous avons entendu dire bien des choses sur le marché domestique, le Nord-Ouest et ainsi de suite. Je ne voudrais pas prendre sur moi de discuter les opinions de nos collègues des provinces de l'Ouest touchant les besoins de cette contrée, mais j'aurais quelques observations à faire à cet égard, et je regrette que l'honorable député de Red-Deer ait quitté son siège. Il s'est rendu dans les provinces de l'Ouest il y a huit ou neuf ans et, s'il faut l'en croire, il possède une rare habileté pour les affaires. Il se donne du moins pour une autorité en matière de finance et de commerce. Je prends pour accordé que, le jour où il s'est rendu dans l'Ouest pour y faire de la culture, pour y élever, comme il le dit, des bœufs, il savait ce qu'il faisait. Il savait, je le présume, quel était le prix de cet animal, quel profit il en retirerait, et il ne se serait pas livré à cette occupation, à moins de penser qu'elle lui serait profitable.

A cette époque, il pouvait obtenir de ses bœufs de 42 à 45 dollars par tête, et c'était là, il faut le supposer, une affaire lucrative. Mais aujourd'hui, c'est de 80 à 91 dollars qu'il en aurait. Il ne laisse pas cependant pas de se plaindre de la situation des affaires dans l'Ouest. C'est-à-dire que son commerce lui vaut le double de ce qu'il faisait autrefois, et il n'en persiste pas moins à prétendre que les affaires languissent. Il sollicite des marchés à l'extérieur. Or, quels sont les faits exposés l'autre jour devant cette Chambre? Il a été mis en vente l'année dernière du bœuf pour une valeur de 10 millions. Sur cela, il en a été vendu à la Colombie-Anglaise pour 5 millions, et pour 4,500,000 dollars à Winnipeg et à Calgary; le reste, c'est-à-dire 5 pour 100, est allé aux Etats-Unis. Ce sont là des chiffres indiscutables.

Mon honorable ami a fait mention au cours de ses remarques du tarif des douanes américaines. Il a dit que, pendant la première moitié du dernier siècle, les

Etats-Unis avaient, à proprement parler, le libre-échange, et que les salaires y étaient plus élevés qu'ils ne le sont aujourd'hui sous un régime de protection. Cette assertion, monsieur l'Orateur, ne s'accorde pas avec les faits. Voici en deux mots l'histoire du tarif aux Etats-Unis. Le premier qu'ils se sont donné, lequel était un tarif de revenu et très bas, a été établi en 1779. Il y a été fait de sensibles augmentations en 1816. En 1824, un mouvement s'est produit, dirigé par Henry Clay, en faveur d'une politique nationale, et un haut tarif a été mis à effet. En 1842, ça été un tarif protecteur. Sous les démocrates il y a eu une réduction de 20 pour 100, mais cela n'a duré que deux mois, et les droits protecteurs ont été rétablis.

En 1857, on réduisait les taxes à 24 p. 100, et le tarif en est demeuré là jusqu'à la guerre civile. Puis de nouvelles augmentations eurent lieu, jusqu'en 1897, date à laquelle, sous le tarif Dingley, les droits ont été portés à leur point le plus haut, comme chacun le sait. Je ne ferai pas l'examen détaillé du tarif américain; je cite ces chiffres simplement pour faire voir combien est erronée l'assertion de l'honorable député de Red-Deer quand il dit que, dans la première moitié du siècle dernier, l'on avait à proprement parler le libre-échange aux Etats-Unis. Jamais le libre-échange n'a existé chez nos voisins depuis leur séparation d'avec la métropole en 1776.

Je vais maintenant faire quelques comparaisons entre la protection et le libre-échange; mais, à cause de l'heure avancée, je serai aussi bref que possible. Je suis de toute mes forces en faveur d'une politique de protection. Mon honorable ami de Red-Deer peut nous lancer les injures qu'il lui plaira, il peut nous reprocher un manque de sens commun, nous raconter ces remarquables histoires dans lesquelles il se donne une part, mais ce sont des faits qu'il nous faut et qu'il faut au pays, et je le mets au défi de rapporter dans ses futurs discours un seul fait tendant à contredire les assertions que je vais présentement faire. J'appellerai d'abord l'attention de la Chambre sur ce fait que la Grande-Bretagne n'a jamais osé adopter le libre-échange dans une mesure tant soit peu importante avant d'avoir la direction à peu près assurée des affaires commerciales et industrielles du monde. C'est là ce que sait parfaitement l'honorable député de Red-Deer, le champion du libre-échange dans ce pays-ci. Il sait de même que le peuple anglais n'aurait jamais adopté le libre-échange s'il avait redouté la moindre concurrence. La plupart des pays de l'Europe, l'Allemagne comprise, avaient le libre-échange ou presque, et les grands politiques de l'Angleterre se sont dit: Si nous établissons le libre-échange maintenant, ce sera un précédent; tous les pays du monde suivront notre exemple, et nous empêcherons le développement de leurs industries.

C'est ce qu'affirmaient Canning, Huskisson et tous les autres économistes de l'époque; c'est ce qu'affirmait toute l'école libre-échangiste d'Angleterre. Et leur régime produisit cet effet pendant quelque temps. L'honorable représentant de Red-Deer cite Cobden en cette Chambre; il me permettra de lui dire qu'après quinze années de libre-échange, de 1846 à 1861, Cobden reconnut que le libre-échange avait complètement trompé les espérances du peuple anglais et il proposa, et réussit à faire adopter, la pratique des traités de commerce. On commença par conclure un traité avec la France, et il en résulta une formidable crise pour les industries manufacturières de la France durant les quelques années qu'il fut en vigueur. La France durant cette période fit l'expérience du régime du libre-échange ou de la réciprocité; elle s'empressa d'abroger ce régime et elle ne l'a jamais rétabli depuis. Et observez que la France est mieux partagée qu'aucun autre pays en ce qui regarde les conditions des classes ouvrières et le bon marché de la vie. De 1852 à 1860, le libre-échange pour toutes fins pratiques fut introduit en Angleterre. En effet, ce qu'on désigne libre-échange, ce n'est pas en réalité le libre-échange: ce régime à proprement parler n'existe nulle part au monde. Dans le cours de l'année expirée le 31 du mois dernier, la Grande-Bretagne n'a-t-elle pas perçu pour 177 millions de droits de douane, dont une grande partie portait sur les denrées alimentaires? Maintenant, nous en venons à la période de l'introduction du libre-échange, et on me permettra de citer M. Olive Day, publiciste éminent en cette matière. Voici comment il s'exprime:

> Si nous fixons la valeur des marchandises exportées de 1800 à 1849 suivant les données officielles, nous constaterons qu'elle s'est élevée de $120,000,000 à $950,000,000, soit une augmentation de 682 p. 100.

Je vais maintenant donner les chiffres exacts pris dans les Livres bleus. En 1800 les importations s'élevaient à $140,000,000 et les exportations à $165,000,000, total $305,000,000, soit un surplus d'exportations de $25,000,000. En 1846, sous le régime de

la protection, la valeur des exportations s'était élevée à $369,000,000, et celle des importations à $323,000,000, un total de $1,092,000,000, soit une augmentation de 500 p. 100. C'était là un progrès très méritoire pour l'époque. Et je tiens à faire observer que le chiffre de l'exportation au cours de cette période excédait de $354,000,000 celui de l'importation, et c'est encore là un résultat très satisfaisant au point de vue du commerce du pays. En 1860, on a le chiffre de $1,825,000,000, conséquence du fort accroissement des importations par suite de l'abrogation des Corn Laws et de l'importation de denrées alimentaires en Angleterre. Les importations de cette période dépassent en valeur les exportations par $223,000,000. Maintenant, j'ai ici un état des échanges pratiqués entre les divers pays. Déjà j'ai donné les chiffres pour la première partie du siècle. Dans sa dernière partie, l'augmentation est de 225 p. 100, contre 500 p. 100 durant les premières années. Le progrès le plus notable se manifeste sous le régime protectionniste, et cependant s'il faut en croire l'honorable représentant de Red-Deer, le pays aurait dû s'en aller rapidement à la ruine.

Au sujet des Etats-Unis voici ce qui en est. En 1790, l'exportation se chiffre seulement par $20,000,000; en 1912, elle s'élève au chiffre de $2,171,000,000. Si nous comparons le commerce total de l'Angleterre pour le dernier demi-siècle de la période du libre-échange, nous voyons que, en 1840, la valeur en était de $221,000,000 et en 1912 de $3,812,000,000, soit une augmentation de 600 p. 100. C'est là, monsieur l'Orateur, un résultat très satisfaisant. Que trouvons-nous dans le cas de l'Allemagne? Je n'ai pu me procurer les chiffres en ce qui regarde les divers Etats allemands durant la période antérieure à 1871; la députation se souvient que, sous le gouvernement de Bismarck, ces divers Etats allemands furent soumis à un gouvernement central et qu'un régime de protection douanière fut inauguré. En 1872, le commerce total de l'Allemagne se chiffrait par $1,843,000,000; en 1910, par $4,192,000,000, soit une augmentation de 230 p. 100, ce qui constitue un progrès très satisfaisant.

Encore une fois cela se passait sous un régime de protection. On constate des résulats semblables pour la France et autres pays protectionnistes en général. Mais je m'abstiendrai de citer les chiffres pour le moment.

En 1880, les exportations de la Grande-Bretagne excédaient celles des Etats-Unis, de la France et de l'Allemagne par £16,000,000. En 1908, les exportations de ces trois pays s'élevaient au double de celles de la Grande-Bretagne; en d'autres termes, la Grande-Bretagne, jusqu'en 1880, était en tête des grands pays commerçants du monde; mais, en 1908, les conditions étaient tellement changées que son commerce ne représentait plus que la moitié de l'exportation de ces trois autres pays. Au cours de la première moitié du dix-neuvième siècle, sous le régime de la protection, le commerce des cotonnades de la Grande-Bretagne augmenta de 1,000 p. 100, c'est-à-dire qu'il fit plus que se décupler. L'honorable représentant de Red-Deer, parlant en cette enceinte, il y a quelque temps, attribua toute augmentation du commerce de la Grande-Bretagne, dans la première moitié du siècle, à l'établissement des voies ferrées. Si cette explication vaut pour la première moitié du siècle, elle vaut doublement pour sa dernière moitié, car le réseau de ses voies ferrées s'est surtout développé durant cette dernière période. En 1880, la Grande-Bretagne produisit 32 millions de verges de cotonnades; en 1830, la production, sous le régime protectionniste, s'en était élevée à 347,000,000 de verges. En 1850, la Grande-Bretagne produisait plus de tissus de coton que toutes les autres nations réunies. Sa marine marchande représentait les deux tiers de celle du monde entier, et sa production de houille représentait aussi les deux tiers de celle du monde entier. Il y a quarante ans, la Grande-Bretagne détenait plus de 50 p. 100 du commerce des armes à feu de toutes les nations; elle n'en détient plus aujourd'hui que 10 p. 100. En 1911, après cinquante années de libre-échange, elle cesse de figurer au premier rang et ne représente plus que 16 p. 100 de l'exportation totale des trente-quatre principales nations du monde. Notez le changement, lorsqu'elle adopta le libre-échange son commerce représentait les deux tiers du commerce mondial; cinquante ans après l'établissement chez elle d ulibre-échange, son commerce n'en représente plus que 16 p. 100. Elle est complètement déchue du premier rang.

Je désire parler plus particulièrement d'une industrie ou deux. Le représentant de Red-Deer nous a longuement entretenus de l'industrie du fer et de l'acier. Nous ne devrions pas, nous a-t-il dit, adopter la protection, à cause de certaines conditions passées dont on souffre aux Etats-Unis. Cela peut être exact, mais nous n'avons pas à nous en inquiéter. Ce qui importe pour

nous, c'est d'adopter la politique fiscale qui est la plus avantageuse pour notre pays; à nous de nous assurer que les conditions dans lesquelles se poursuivent les industries nationales sont favorables. Je n'infligerai pas à la Chambre de longs examens comparatifs; mais je me propose d'indiquer aussi brièvement que possible la situation comparative de certaines nations. En 1840, les Etats-Unis ont produit 290,000 tonnes de gueuse. En 1900, cette production s'élevait à 13,000,000, soit une augmentation de 1,840 p. 100. En 1913, la production se chiffrait, je pense, par 27,000,000 de tonnes, en 1840, la Grande-Bretagne produisait 1,390,000 tonnes de gueuse; en 1900, 8,000,000, et dix ans plus tard, elle n'en produisait guère davantage. En 1840, l'Allemagne produisait 170,000 tonnes de gueuse; en 1900, 8,890,000 tonnes. Depuis quelques années ce chiffre s'est encore accru de 25 p. 100. Je pourrais citer beaucoup d'autres chiffres, mais il se fait tard, et je n'en fatiguerai pas la Chambre davantage.

Je dois signaler à l'attention de la Chambre ce qui est, à mon avis, une des faillites du libre-échange en Europe. En 1860, lorsque les droits furent abrogés sur les soies, Londres à elle seule comptait 24,000 métiers et 60,000 ouvriers. En 1884, on ne comptait plus que 1,200 métiers et 4,000 ouvriers, diminution d'à peu près un vingtième. A Coventry, en 1861, l'industrie du ruban employait 40,600 personnes; en 1884, le nombre était tombé à 10,000. A Darby, le nombre des employés était tombé de 6,500 à 2,400, et dans Manchester, l'industrie était absolument détruite. En 1823, la production des soieries dans la Grande-Bretagne était de £6,200,000. En 1857, la valeur de cette production s'était élevée à £21,500, et après quarante ans de libre-échange, elle était retombée à £6,000,000, exactement ce qu'elle était au commencement du siècle. En 1912, la Grande-Bretagne consommait pour £19,000,000 de soiries et en importait pour £13,000,000; en d'autres termes, l'industrie des soieries, qui produisait pour plus de £21,000,000, en 1857, était retombée, en 1912, au point d'où elle était partie au commencement du siècle. C'est là, je le déclare, un de ces drames de l'industrie dont la Grande-Bretagne a été le théâtre et qu'il faut attribuer absolument à la politique du libre-échange.

Aux Etats-Unis il s'est produit en 1850 pour $1,800,000 de soieries. En 1910, il s'en est produit pour $197,000,000, soit une augmentation de 100 p. 100. Cela s'est fait sous le régime de la protection. En 1850, cette industrie payait en salaires $300,000; en 1910, cette somme payée en salaires s'élevait à $38,570,000. Quelqu'un va-t-il prétendre qu'une telle industrie est sans valeur pour le pays où elle est établie, et qu'il n'y a pas lieu de chercher à la maintenir? Cependant, tout le régime du libre-échange dont l'honorable député de Red-Deer nous fait tant d'éloges, cette industrie bienfaisante a été à peu près détruite dans la Grande-Bretagne.

Un mot maintenant de l'industrie du coton. Il est bon de se rappeler certains faits relatifs à cette industrie dans la Grande-Bretagne. En 1721, on peut dire que la production de ce tissu se concentrait à peu près toute dans l'Inde et la Chine. La Grande-Bratagne entreprit de produire et confectionner ce tissu chez elle; elle interdit l'importation des cotonnades de l'étranger, bien que dès lors ou peu de temps après elle eût la haute main sur l'Inde et sa production. Elle interdit l'importation de cotonnades en Grande-Bretagne; les protagonistes du libre-échange posent comme règle qu'il faut s'approvisionner là où les marchandises sont à meilleur marché, mais l'Angleterre alors payait plus cher les cotonnades fabriquées chez elle qu'elle ne les aurait payées ailleurs. Qu'arriva-t-il? Elle protégea l'industrie jusqu'au milieu du siècle dernier, et le résultat fut que l'année dernière la Grande-Bretagne expédia pour $172,000,000 de cotonnades dans l'Inde, laquelle était naguère le principal pays producteur de coton.

On constate qu'au commencement du siècle actuel, avant que les droits eussent été suffisamment relevés, les Etats-Unis importaient des cotonnades, tout en produisant de fortes quantités de coton brut. En 1850, la valeur du produit manufacturé était de $61,000,000; en 1910, elle atteignait $628,000,000, soit une augmentation de 1,000 p. 100 en cinquante ans. Je voudrais indiquer très brièvement comment la Grande-Bretagne depuis l'adoption du libre-échange a perdu sa prééminence dans l'industrie des cotonnades.

Nous sommes toujours portés à croire qu'elle tient encore le premier rang dans l'univers sous ce rapport. Les chiffres donnant la consommation du coton brut, dans le monde entier, l'année dernière, sont les suivants: la Grande-Bretagne a consommé 19 pour 100 de la production totale, les Etats-Unis 27 pour 100, l'Allemagne 10 pour 100, la Russie 9 pour 100, le Japon 7 pour 100 et le reste a été absorbé en petites quantités par différents autres pays.

Je cite ces chiffres, afin de démontrer que la Grande-Bretagne, après avoir eu le con-

trôle obsolu de l'industrie du coton, en est rendue à ne plus produire que 19 pour 100 du coton qui est fabriqué dans le monde entier.

On a beaucoup parlé de la question des impôts. Mon honorable ami de Red-Deer, il n'y a qu'un instant, en parlant de la Grande-Bretagne, a prétendu qu'elle est l'eldorado des travailleurs sous le rapport des impôts, du coût de la vie et des salaires. Je désire faire inscrire dans les colonnes des Débats quelques chiffres qui ne manquent pas d'intérêt sur cette question. J'ai déjà affirmé que la Grande-Bretagne a perçu, sous forme de droits de douane, cette année, une somme de $177,000,000.

L'année où fut inauguré le système du libre-échange, en Angleterre, on avait perçu $4.25 par tête d'habitant en taxes douanières. L'année dernière, on a perçu exactement la même taxe par tête, $4.25, malgré l'augmentation de la population. Cela revient donc à dire que, bien que le libre-échange existe en Angleterre, à l'heure actuelle, la taxe douanière est restée exactement la même par tête d'habitant. A part cela, de 1904 jusqu'à date, on a perçu $80,000,000 en moyenne sur des édifices occupés par des industries manufacturières, soit une somme égale à 15 pour 100 du total qui représente les importations d'articles manufacturés de la Grande-Bretagne.

Méditez sur ces chiffres pour un instant. Voici un impôt de $80,000,000 qui pèse sur les industries du pays. Qui paie cette taxe? Car il faut que ce soit quelqu'un qui la paie. Elle est payée par le peuple de la Grande-Bretagne; elle est payée par les consommateurs; en d'autres termes, l'Angleterre aurait pu percevoir une taxe équivalente en imposant un droit d'importation sur les articles manufacturés, et de cette façon, elle aurait pu protéger et aider ses manufacturiers. Elle a fait passer l'impôt sur ces derniers, en taxant les immeubles qu'ils occupent. Je ne sache pas qu'il existe une base plus erronée sur laquelle puisse reposer un système fiscal. Les impôts qui pèsent sur les fermiers ont augmenté en Grande-Bretagne, au cours des cinquante dernières années, soit de 1860 à 1910, de 80 p. 100. Afin d'établir la vérité de cette affirmation, permettez-moi de citer un extrait d'une déclaration qu'a faite Lucas, un pair libéral:

> Lord Lucas, parlant à Hitchin, le 7 avril dernier, a déclaré:
>
> Je suis en mesure d'annoncer que le gouvernement a l'intention d'accorder des subventions considérables, qui seront prises sur les taxes impériales, afin de faire diminuer les prix de transport, et la chose sera faite dès la présentation du prochain budget.
>
> Le gouvernement reconnaît l'injustice de la méthode que l'on a suivie, jusqu'à maintenant, de faire peser l'impôt sur tout le roulant pour ainsi dire des fermiers, et il fera tout en son pouvoir afin de la faire disparaître, en diminuant les prix de transport dans les centres ruraux.

Voilà les déclarations qu'à faites un pair libéral, il y a à peine une semaine. On a souvent affirmé que les droits de douane sont pour ainsi dire les taxes les plus coûteuses, parce que leur perception coûtent très cher. Pendant plusieurs années j'ai examiné avec soin ce que coûtait en Angleterre la perception des droits de douane et d'accise, c'est-à-dire l'impôt sur le revenu, ainsi que quelques autres impôts, comme par exemple les droits sur les successions, etc. En 1913, la Grande-Bretagne a retiré en droits de douane une somme totale de $169,500,000. La perception de cette somme a coûté $4,200,000 en 2.4 p. 100, ce qui est considéré un prix assez bas. Le revenu de l'intérieur a donné une somme de $410,000,000, et la perception de cette somme a coûté $9,800,000, soit le même prix exactement ou 2.4 p. 100. Mais à part de la perception des droits, les officiers de douane donnent congé aux navires et remplissent nombre d'autres fonctions, qui sont indispensables, et pour l'exécution desquelles on devrait les employer tout de même.

J'ai également entendu mentionner la question de l'impôt sur le revenu par plusieurs des orateurs qui m'ont précédé. Mon honorable ami de Red-Deer affirme sans cesse que l'on devrait adopter le système de la taxe directe, et il prétend qu'il n'existe pas de système qui soit plus injuste au monde que l'impôt sous le régime d'un tarif. J'aimerais beaucoup à lui remettre sous les yeux des déclarations qui ont été faites par un politique qu'il considère être presque un dieu; je veux parler du très honorable W. E. Gladstone, qui, appelé à prendre la parole dans une occasion mémorable, à laquelle mon honorable ami a fait allusion tout à l'heure, durant sa campagne dans la division de Midlothian, en 1879, s'exprima comme suit:

> Il y avait du moins une chose évidente: il existait une base parfaitement définie sur laquelle nous étions disposés à nous appuyer sous notre propre responsabilité pour abolir l'impôt sur le revenu, et la chose eût été juste pour toutes les classes de la population. Les tories montèrent au pouvoir, l'impôt sur le revenu a depuis été relevé de 2 deniers à 5 deniers la livre, et j'ignore quand nous en serons débarrassés. Je l'espère; mais ce jour-là, vos enfants et vos petits-enfants seuls peut-être le verront.

Voilà l'opinion qu'entretenait M. Gladstone au sujet de la taxe directe, par la méthode de l'impôt sur le revenu, dont le député de Red-Deer recommande si fortement l'adoption en ce pays.

Je désirerais dire aussi quelques mots au sujet des divers systèmes d'impôts qui existent dans les différents pays.

La taxe du Royaume-Uni est de $19.86 par tête. Le Royaume-Uni, soumis au régime de la protection, censé être lourdement taxé et supportant les terribles charges dont nous parlent nos honorables amis, a perçu $10.25 par tête; l'Allemagne $10.58 et le Canada $16.63 par tête. Cela était pour 1912. En d'autres termes, la taxe de l'Angleterre libre-échangiste a été de 100 p. 100 plus élevée que celle de l'Allemagne et des Etats-Unis, les deux pays protectionnistes par excellence.

M. M. CLARK: Cela, évidemment, est la taxe fédérale aux Etats-Unis?

M. STEVENS: Parfaitement.

M. M. CLARK: Mon honorable ami doit comprendre qu'une grande partie de nos taxes est imposée par nos gouvernements provinciaux.

M. STEVENS: Si mon honorable ami s'était trouvé en cette Chambre il y a un instant, il m'aurait entendu donner lecture d'une déclaration de lord Lucas où il faisait remarquer que le gouvernement impérial avait trouvé la taxe locale si onéreuse qu'il projetait de faire porter au budget une somme supplémentaire afin de réduire la taxe dans les provinces de l'Angleterre. Ainsi donc, les citoyens de la Grande-Bregne trouvent la taxe rurale si onéreuse qu'elle devient presque insupportable, et en outre de cela il leur faut faire face aux taxes impériales. J'avais quelques extraits à ce sujet tirés du "Times" de Londres, mais je les ai évidemment égarés.

Je désire discuter très brièvement la question de la dette de ce pays. La dette de la Grande-Bretagne est approximativement de £700,000,000. L'Angleterre détient des parts dans le canal pour £40,000,000, et le reste est une dette pure et simple. La dette de l'Allemagne est aussi de £700,000,000, mais en Allemagne il y a de nombreuses entreprises appartenant à l'Etat et qui produisent des revenus. Laissez-moi vous citer en exemple quelques chiffres pour 1909. Les chemins de fer de l'Etat, en Allemagne, ont produit un revenu de $130,000,000; les forêts, $14,000,000; les mines, $4,500,000; les manufactures, $4,000,000, et les terres agricoles appartenant aussi à l'Etat, $4,000,000; soit un total de $157,000,000. En 1870, l'Allemagne était un pays qui cherchait à emprunter, mais en 1907 elle avait sur le marché des prêts s'élevant à 5 milliards de dollars, et rapportant un intérêt de 300 millions de dollars. Cet intérêt s'est élevé en 1912 à $500,000,000. En d'autres termes, l'Allemagne, soumise au régime de protection, est passée en trente ans du rang d'un pays emprunteur à celui d'un pays pouvant prêter à l'étranger 6 milliards de dollars.

Dans les caisses d'épargne, qui constituent une excellente indication de l'état de prospérité d'un pays, nous voyons que les dépôts, dans le Royaume-Uni, sont de $24.67 par tête; aux Etats-Unis, $46.80; en Allemagne, $62; et au Canada, $90. En Allemagne, en 1900, les dépôts de caisses d'épargne s'élevaient à $2,200,000,000, et en 1911 ce chiffre était monté à $4,500,000,000. Dans la Grande-Bretagne, en 1900, les dépôts de caisses d'épargne s'élevaient à $908,000,000, et en 1911 à $1,140,000,000, soit une augmentation de seulement 25 p. 100. Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) nous a souvent parlé des conditions superbes où se trouvaient les ouvriers dans la Grande-Bretagne, et il a déclaré qu'en aucun autre pays d'Europe les ouvriers n'étaient mieux partagés. Quels sont les faits? 80 p. 100 de la richesse de la Grande-Bretagne est détenue par 1 et demi p. 100 de la population, et 18 p. 100 de la richesse par 11 p. 100 de la population. C'est-à-dire que 98 p. 100 de la richesse de la Grande-Bretagne est aux mains de 12½ p. 100 de la population. On voit là de quelle manière se fait la distribution de la richesse dans un pays libre-échangiste. Ces honorables messieurs nous parlent de combines et de la concentration des richesses par quelques individus, mais il n'y a pas de pays au monde où il existe autant de pauvreté parmi les masses et autant de richesses aux mains de quelques-uns que dans la Grande-Bretagne. Mon honorable ami de Red-Deer dira peut être que je ne suis pas très loyal à l'égard de mon pays natal, mais s'il est une chose que je regrette, c'est que la Grande-Bretagne ait adopté la politique du libre-échange. L'Angleterre perd aujourd'hui rapidement la situation qu'elle avait gagnée sous le régime de la protection. J'ai ici par devers moi plusieurs chiffres ayant trait à l'augmentation du prix de la vie en divers pays, et je vais condenser tout cela aussi brièvement que je le pourrai. Ces chiffres sont communiqués par le ministère du commerce anglais, et c'est une autorité que mon honorable ami de Red-Deer ne récusera certainement pas. De 1900

à 1912, le prix de la vie accuse une augmentation de 16 p. 100 en Grande-Bretagne; en France, 4 p. 100; en Allemagne, il y a, pour les céréales, de 1890 à 1910, une diminution de 5 p. 100, pour les viandes, etc., une augmentation de 1 p. 100, et pour les matières textiles, une augmentation de 5 p. 100, soit une moyene très légère d'augmentation en vingt ans. De 1890 à 1912, le Canada accuse une augmentation de 38 p. 100, distribuée comme suit, et c'est là un point qu'il importe de considérer: pour les produits de la laiterie, augmentation de 56 p. 100; poissons, 52 p. 100; animaux, 46 p. 100; autres substances alimentaires, 6 p. 100; les instruments agricoles, au sujet desquels on a tant discouru, ont augmenté exactement de 1 p. 100. La commission instituée par le ministère du commerce anglais, pour s'enquérir des salaires et du prix de la vie, a fait rapport en 1911 ainsi qu'il suit:

Dans vingt-huit grandes villes industrielles américaines, à l'est du Mississipi (à l'exception de New-York), il a été constaté que les heures étaient de 11 p. 100 plus courtes dans les métiers du bâtiment; 7 p. 100 plus courtes dans l'imprimerie et les métiers qui s'y rattachent, et d'environ la même durée dans les métiers du genre mécanique; et que les salaires étaient plus élevés de 113 p. 100 dans les métiers du bâtiment; de 132 p. 100 dans l'imprimerie et de 146 p. 100 dans les métiers du génie. Les loyers sont de 50 à 77 p. 100 plus élevés aux Etats-Unis.

Ils résument la comparaison ainsi qu'il suit:

Les salaires de l'ouvrier sont plus élevés aux Etats-Unis de 130 p. 100 (plus du double) avec des heures plus courtes, tandis que sa dépense pour la nourriture et le logement n'est que de 52 p. 100 plus élevée qu'en Angleterre et les sans-travail sont de beaucoup moins nombreux qu'en Angleterre.

M. MICHAEL CLARK: Y a-t-il cela dans le rapport?

M. STEVENS: Oui, c'est dans le rapport de l'enquête du ministère du commerce anglais, qui dit encore:

On doit aussi noter que les salaires aux Etats-Unis sont plus élevés relativement au coût de l'existence, et il en résulte que, dans des périodes de dépression, les gains peuvent supporter une diminution considérable avant d'atteindre le niveau de la privation véritable.

Je pourrais aussi citer le rapport de la commission de Gainsborough. Quand l'honorable député de Waterloo-nord citait ce rapport, l'autre soir, l'honorable député de Red-Deer a envoyé une note au député de Humboldt qui a fait remarquer ensuite que le rapport de cette commission n'était absolument pas sérieux. La commission de Gainsborough se composait d'ouvriers qui ont visité l'Allemagne pour se rendre compte des conditions ouvrières. Je ne citerai pas ce rapport. Il confirme ce que j'ai déjà cité dans celui du ministère du commerce.

Je parlerai d'un autre aspect de la question, le paupérisme et les sans-travail. Nous avons entendu beaucoup parler du paupérisme et je voudrais en conséquence donner quelques chiffres à ce propos. Ils sont empruntés encore au ministère du commerce et je les recommande à l'attention de mon honorable ami. L'Allemagne a 27,399 pauvres dans les maisons des pauvres sur une population de 64,000,00; l'Angleterre en a 400,000 sur une population de 45,000,000. Elle donne un secours annuel à 700 sur 10,000 habitants et l'Allemagne à 300 sur 10,000. La proportion pour cent des pauvres dans les deux pays en 1903 était: en Allemagne de 2.8 p. 100 et en Angleterre de 7.7 p. 100. La moyenne pour sept ans a été de 2.1 p. 100 en Allemagne et de 5.6 p. 100 en Angleterre, soit plus du double. L'honorable député de Red-Deer a dit ce soir à la Chambre que les conditions en Angleterre étaient meilleures que dans tous les pays d'Europe.

M. CLARK: Je n'ai jamais dit cela. La seule allusion que j'aie faite à l'Angleterre comparée avec l'Europe était à propos des salaires des ouvriers de métiers et des manœuvres et j'ai dit qu'ils étaient les plus élevés de l'Europe. C'est bien différent que de dire que la condition du pays est la meilleure. Sans doute si c'était exact je serais bien prêt à le dire, mais en réalité je ne l'ai pas dit.

M. STEVENS: Dans tous les cas cela ne change pas ce que je veux dire sur les conditions. Mon honorable ami a souvent décrit ici les conditions lamentables qui existaient en 1846. Il a fait des tableaux très sombres des souffrances et des misères des classes à cette époque. Le révérend J. A. Macdonald, du "Globe", que mon honorable ami connaît très bien a fait, le 28 août 1909, un très intéressant compte rendu de ses impressions après un voyage fait avec les membres de la conférence de la presse en Angleterre. Il a donné une attention particulière à son étude avant de la publier, car il dit:

La question a été posée si souvent que j'ai pris sur moi d'y répondre.

Puis il dit ses impressions sur les conditions industrielles de l'Angleterre, et je donnerai lecture de tout l'article, bien qu'il soit un peu long, parce que je le recommande à l'attention des membres de la Chambre. Il s'exprime ainsi:

Ce ne fut pas le discours de lord Rosebery, malgré tout son effet et son brillant. Ce ne fut pas la figure ou le message d'aucun des hommes d'Etat, des proconsuls, des savants ou des héros—Asquith, Grey, Haldane, Morley, Crewe, Birrell, Balfour, Churchill, Cromer, Cusson, Milner, Roberts, French, Beresford ou Fisher, dont les noms donnaient de la distinction au programme. Ce ne fut pas la première des législature ou la gloire de l'Eglise, ou l'histoire splendide d'Oxford ou l'histoire des eaux de la Tamise. Ce ne fut pas la splendeur de Staford House, avec la charmante duchesse en haut du grand escalier, ou les privilèges exclusifs de Aspley House, ou le droit de cité du lord maire à Mansion House, ou la bénédiction de l'archevêque à Lambeth. Ce ne fut ni Aldershot, avec l'armée, ni Spithead, avec la flotte... Franchement, ce qui m'a le plus impressionné, ce qui reste comme l'arrière-plan de tous mes souvenirs, c'est la foule avec ces figures exsangues, tristes, désespérées... Les faces pâles vous reviennent à l'esprit et forment un tableau sinistre.

Londres, Sheffield, Manchester, Glasgow, Edimbourg, chacune de ces villes a son allure distincte, mais partout existent les traces profondes de la maladie et de la dégénérescence cornorelle et morale.

Dans quelques centres moins importants, où la proportion de la population industrielle est très forte et où les industries exploitées sont malsaines, les ouvriers au sang vicié présentent un spectacle qui, pour des yeux non habitués, a quelque chose de lugubre. A Sheffield, tous les délégués ont été stupéfiés—c'est une ruche industrielle.

Le sort du pauvre peut être encore pire dans certains autres centres industriels de l'Angleterre, mais il est certain qu'aucun délégué n'avait jamais rien vu de semblable parmi une population blanche d'Amérique, ou n'avait même supposé que cela pût être possible.

Ce qui a frappé tous les délégués observateurs, c'est l'effrayante pâleur des visages qui nous regardaient—des dos courbés, des poitrines creuses, des teints terreux, des yeux éteints et, spectacle plus horrible encore, des mâchoires pendantes, à demi-ouvertes, avec des gencives exsangues et à peine quelques dents solides.

Voilà un tableau qui n'est certainement pas flatteur pour la mère patrie, mais il a été fait par le révérend J. A. Macdonald, sous sa signature et, comme il le dit lui-même, après mûre réflexion. C'est un tableau de ce que l'on peut voir dans les centres industriels de l'Angleterre, sous un régime de libre-échange qui, si l'on en croit mon honorable ami, doit amener de meilleures conditions d'existence.

Je remarque que l'heure est avancée et je laisserai de côté plusieurs remarques que je me proposerais de faire. Plusieurs orateurs de la gauche ont sévèrement condamné les plus importants industriels du pays. A les entendre depuis une semaine ou deux, on pourrait croire que ces industriels sont de simples voleurs, n'ayant aucun intérêt dans le pays et dont le seul but est de piller le public. Je donnerai quelques chiffres pour faire voir l'importance des industries comme source de richesse nationale.

Durant l'année 1910, la production industrielle s'est élevée à $1,965,000,000 et environ $200,000,000 ont été distribués en salaires aux ouvriers. Ces chiffres donnent une idée de la valeur des industries pour un pays. Je ne partage pas du tout l'avis de ceux qui voient dans l'industriel une personne qu'il faut éviter avec soin; je suis de ceux qui pensent que l'industriel, tout autant que le cultivateur, a sa place dans la communauté et a sa mission à remplir. Les industriels, du moins ceux que je connais, sont des citoyens honorables, intègres et aussi estimables que ceux qui appartiennent aux autres classes de la société. Pourquoi ces attaques continuelles contre les manufacturiers? Les plus hautes autorités en économie politique, des hommes comme John Stuart Mill, Adam Smith et autres, déclarent qu'un pays purement agricole ne peut jamais prétendre à parvenir au premier rang parmi les nations du monde.

Ce n'est pas médire de la classe agricole que de constater que le cultivateur, par la nature même de ses occupations et l'état d'isolement dans lequel il vit, n'a pas l'occasion d'acquérir une haute culture intellectuelle ni de se perfectionner dans les sciences et les arts. Le pays idéal est celui qui possède des industries, des moyens de transport, un commerce prospère et une agriculture florissante. Toutes ces conditions existent en germe, au Canada, à un degré remarquable. Il n'y a pas au monde un pays supérieur au nôtre en ressources naturelles. Nous avons des forces hydrauliques et de la houille pour l'exploitation de nos industries; nous avons aussi des terres fertiles qui dépassent probablement, en étendue, celles d'aucune autre contrée. Nous possédons donc tout ce qu'il faut pour devenir une des premières nations du monde. Le devoir du Gouvernement actuel et de tous les gouvernements est d'adopter une politique propre à assurer le développement de toutes les branches de l'industrie.

Je dirai quelques mots de cette question si discutée de la farine et du blé. Je laisse de côté la question de l'abolition des droits sur le blé, qui a déjà été discutée à fond. Certains membres de l'opposition prétendent que les minotiers canadiens vendent de la farine en Angleterre à des prix inférieurs à ceux que nous devons payer ici; on a même dit que la farine qui se vend $5.10 le baril, à Montréal,

se vend $4.80, en Angleterre. Or, les faits sont ceux-ci: nous produisons ici quatre ou cinq qualités de farine. Nous avons d'abord la qualité superfine (Top Patent) qui comprend, "Ogilvie's Household," "Lake of the Woods Five Roses" et quelques autres marques. Cette qualité se vend presque exclusivement sur le marché canadien. La plus grande minoterie canadienne n'expédie presque pas de cette farine en Angleterre. Sur une consignation de 5 ou 10,000 barils, il s'en trouvera peut-être cent barils, une quantité négligeable. Dans les farines de deuxième qualité, celles qu'on appelle "Strong Bakers", l'exportation accapare 36 p. 100 de la production. Il y a une troisième qualité "n° 1 et 2 clear," dont nous exportons 90 p. 100 sur le marché anglais. J'ai ici un tableau indiquant les prix cotés au moins de janvier 1914.

Qualité.	Moyenne de ventes, relevé des affaires domestiques en janvier 1914, chargée à Toronto.	Prix de vente aux importateurs à					Pour-cent exporté en janvier 1914.
		Saint-Jean, Terre-Neuve.	Baie de Delagoa.	Glasgow.	Londres.	Copenhague.	
Fleur de farine, 1re qualité....	5·18	5·45	5·64	.....	.....	.....	18
Fleur de farine, 2e qualité.....	4·59	.....	5·16	4·41	4.37	4·59	36
Mélangée.....	4·51	.....	.....	4·28	4·24	4·49	90
Farine pure, 1re qualité.....	3·91	.....	.....	4·03	3·99	4·22	90
Farine pure, 2e qualité.....	3·19	.....	.....	3·53	3·49	3·74	80

Ce sont les états réels qui indiquent la production de la plus grande compagnie d'exportation du Canada. Si nous étudions, un instant, les affirmations des honorables membres de la gauche, nous constatons que la réponse qu'ils ont faite n'est basée sur aucune donnée qui ressemble à celles que j'ai soumises. On a dit que cette farine se vendait $6.50 le baril à Halifax. L'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a débattu ce point, mais je répéterai ce dernier, dans le but de l'expliquer parfaitement, vu que l'honorable ministre a été interrompu au moment opportun, ce qui a modifié le cours de son argumentation. D'après les honorables membres de la gauche, cette farine se vendait $5.10 à Montréal. Le coût du transport à Halifax est 25 cents par baril, ce qui représente $5.35 à Halifax. L'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carvell) a déclaré que le prix était de $6.50 à Halifax, et il a reproché aux meuniers de réclamer des prix aussi élevés à Halifax en comparaison avec les prix de ces farines à Montréal. Examinons les prix payés, dans la mère patrie, que j'ai cités et qui sont absolument exacts. A Montréal, a dit l'honorable député, le prix de la farine représente $5.10 par baril, mais il n'a cité que les prix des farines de qualités inférieures. Ces dernières se vendent $4.60 à Montréal, ce qui ajouté aux 30 cents qui représentent le coût du transport, porte à $4.90 le prix de cet article destiné à l'exportation. Si l'assertion qu'on a faite et qui veut que nous vendions cet article $6.50, à Halifax, était vrai, les marchands pourraient faire revenir cette farine, acquitter le coût du transport à l'aller et au retour et vendre ce produit meilleur marché au consommateur. Les arguments qui se rapportent à l'exportation de la farine sont absurdes à toute évidence. Nous exportons la farine de qualité inférieure, alors qu'en réalité nous n'exportons aucune farine de haute qualité. Nos honorables amis de la gauche ont cité les chiffres des hautes qualités, au Canada, et ceux des farines de qualité inférieure sur les marchés européens, embrouillant ainsi toute la question.

Il peut être bon de signaler un état de choses qui se produit dans le cas des tarifs de transport du Canada en Angleterre. En 1911, le prix de transport de la farine était de 8 cents 9 le quintal; ce tarif a été porté à 16 cents en 1912.

L'association des minotiers de Londres, et les compagnies de transport sont entrées en lutte, lors d'une assemblée qu'elles ont tenue, à Londres, il y a à peine quatre mois, pour discuter cette même question d'élever les tarifs de transport, quant à la farine, au

point d'établir, en faveur des minotiers de la mère patrie, une protection qui les protégerait contre les minotiers du Canada. Bien qu'ils jouissent, suppose-t-on, du libre-échange et que nous sommes censés avoir libre accès au marché anglais, ces marchands sont tout aussi bien protégés par cette méthode que notre marché est protégé par notre tarif.

Le même principe s'applique dans le cas du bœuf. Je crois que ce fut en 1884 que l'Angleterre mit l'interdiction sur notre bétail. Sir Charles Tupper qui devint peu de temps après notre haut commissaire en Angleterre, a fait une enquête sur toute la situation, aidé de médecins vétérinaires et d'autres personnes, et il a constaté qu'il n'y avait absolument aucune raison d'imposer l'interdiction, sauf celle de protéger les cultivateurs et les éleveurs de bétail de la mère patrie. Voilà ce que nous avons obtenu pour avoir appliqué la préférence en faveur de l'Angleterre. Nous ne pouvons nous attendre à beaucoup de considération de la part du présent gouvernement anglais en ce qui concerne nos prétendues relations réciproque dans le commerce.

Lorsqu'on a offert au gouvernement anglais la réciprocité, en nous accordant une préférence quelconque, il a absolument refusé d'agir en ce sens; au contraire, il a frappé notre farine et notre bœuf d'interdiction, mesure non justifiée, à mon sens.

J'avais l'intention d'établir une courte comparaison entre le tarif Wilson et notre propre tarif. J'ai étudié soigneusement les chiffres du tarif Underwood et je constate que la moitié environ des articles qu'il a inscrits à la liste des articles en franchise a toujours figuré à cette liste, en ce qui nous concerne. Je trouve encore que notre tarif est presque aussi abaissé que l'est le tarif des Etats-Unis, en prenant l'ensemble de sa moyenne.

Je ne saurais reprendre ma place avant d'avoir dit que le Gouvernement me paraît avoir été bien avisé—et c'est chose dont je tiens par-dessus tout à le féliciter—en s'en tenant franchement et ouvertement au beau programme dont le parti conservateur ne s'est jamais écarté. Je considère que le moment serait mal choisi pour réduire les droits de douane, qui sont d'ailleurs très peu élevés. Il n'y a pas bien longtemps, le représentant de Red-Deer ne déclarait-il pas ici même que notre tarif n'existe que pour les objets du revenu, et ne félicitait-il pas l'ex-ministre des Finances (M. Fielding) de l'avoir maintenu pour ces seuls objets? Aujourd'hui, il le trouve détestable et s'efforce de soulever les esprits en le dénonçant. Et cependant il a, des années durant, accordé son appui au chef de l'opposition qui, comme premier ministre, était alors responsable au premier chef de l'existence de ce tarif.

En me reportant en arrière, je constate que le chef de l'opposition était lui-même protectionniste en 1879, à l'époque où fut formulée la politique dite nationale, et qu'il se déclarait alors favorable au système protecteur. Quand il exerça le pouvoir, il s'en tint à ce régime économique, et l'on sait, il sait fort bien lui-même que si, par malheur, il revenait jamais au timon des affaires, c'est encore le système protecteur qu'il ferait prévaloir. Je n'en veux d'autre preuve que l'amendement même qu'il dépose aujourd'hui et dans lequel je relève ces mots: "sans causer d'injustice à aucune classe de personnes". Cela n'équivaut-il pas à dire: "Je ne ferai aucun tort aux manufacturiers; reportez-moi au pouvoir et je ne vous nuirai en rien; rappelez-vous qu'en 1896 j'avais promis de ne vous point porter préjudice et que je sus tenir ma promesse."

On nous parle de la révision effectuée en 1897. Au cours de l'exposé budgétaire qu'il fit cette année-là, M. Fielding lui-même déclarait qu'il n'entendait pas bouleverser le tarif, mais qu'il se bornerait à en modifier la forme; et il en fit pas autre chose. Le tarif resta tel qu'il était alors, sauf qu'on y inséra certaines dispositions en faveur de l'Angleterre, avantage fort discutable d'ailleurs. A ceci près, le tarif resta en l'état où il était en 1879, lorsque sir John Macdonald en obtint l'adoption. Je suis bien aise que le Gouvernement soit résolu à s'en tenir à ce régime protecteur, parce que je considère que c'est le seul qui soit propre à assurer la prospérité du pays.

Avant de reprendre mon siège, je tiens à dire un mot des bénéfices réalisés par la Lake of the Woods Milling Company et par la Ogilvie Milling Company, dont le chiffre est indiqué dans la "Annual Financial Review", ainsi que dans le "Banking Annual". Je vois que l'an dernier la compagnie Ogilvie a realisé un bénéfice représentant 8¾ p. 100 de son capital. Sur chaque baril de farine provenant de ses minoteries, cette compagnie a réalisé un bénéfice de 13 cents et quart.

Il se trouve des gens aux yeux desquels un bénéfice de $500,000 est presque monstrueux; cependant, je le répète, les bénéfices de cette compagnie n'ont été que de 13 cents

et quart par baril de farine et de 8¼ p. 100 de tout son capital. D'après mes calculs, les bénéfices de la Lake of the Woods Milling Company représenteraient 12 p. 100 de son capital. Ces bénéfices n'ont rien d'excessif et nul ne saurait s'en plaindre. Mais à entendre les oppositionnistes, on dirait que la prospérité n'est ni plus ni moins qu'un crime. Pour ma part, je m'en réjouis.

Je constate avec plaisir les progrès qui s'accomplissent; j'ai l'intime conviction que nous sommes à l'aurore d'une ère de prospérité sans précédent dans l'histoire du Canada. Je ne parle pas d'une prospérité factice, basée sur la spéculation et l'agiotage, mais d'une prospérité réelle dont les bienfaits s'étendront aux industriels, aux cultivateurs, aux ouvriers et à toutes les classes de la société.

M. GEORGE H. BOIVIN (Shefford): Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée où tous les représentants du Canada attendent avec impatience le moment d'exprimer par leur vote le sentiment de leurs commettants sur l'amendement déposé cet après-midi par mon très honorable chef (sir Wilfrid Laurier), je n'ai certes pas l'intention de retarder nos délibérations par un long discours.

Je dois cependant dire le regret que j'éprouve à constater que sur la question de savoir si c'est le libre-échange ou la protection qui doit prévaloir en son pays natal, l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) ne puisse pas se ranger à l'avis d'hommes aussi éminents qu'Asquith, Gladstone, Cobden et Peel. Cependant, si l'on plaçait ces quatre hommes d'Etat sur un plateau de la balance et le représentant de Vancouver sur l'autre, je crois qu'ils l'emporteraient sur lui.

Je félicite mon honorable ami sur la manière habile avec laquelle il s'imagine avoir réparé l'énorme bévue commise cet après-midi par le ministre du Commerce (M. Foster). En l'écoutant donner ses explications, je me demandais ce que le ministre du Commerce ferait s'il n'avait pas l'honorable député de Vancouver pour le remettre dans la bonne voie, chaque fois qu'il fait fausse route. Je tiens à le féliciter aussi sur la facilité avec laquelle il a répété tous les vieux clichés sur les beautés de la protection et des hautes tarifs.

Et maintenant, monsieur l'Orateur, je répéterai quelques-uns des arguments produits par plusieurs des orateurs capables de ce parti, en faveur de la modification du tarif et de l'exonération du blé et des instruments aratoires. Il serait impossible de dire quelque chose de neuf dans cette Chambre, sur ce sujet, à cette heure avancée, mais nos honorables amis de ce côté (la gauba, de l'Alberta ou de la Saskatchewan qui ou deux députés conservateurs du Manitoba, de l'Alberta ou de la Saskatchewan qui se prononceraient ouvertement contre l'exonération du blé et des instruments aratoires. Ils n'osent pas parler en faveur de la politique tarifaire conservatrice, et ils n'osent pas voter contre elle. Quelques députés conservateurs du Manitoba devraient au moins démontrer au ministre des Finances et à ses collègues que les conservateurs de la législature du Manitoba ne sont pas des libre-échangistes. Le ministre des Finances dit que quiconque est en faveur de dégrever le blé est un libre-échangiste, et que le blé libre signifie libre-échange. Des députés conservateurs du Manitoba auraient dû entrer en lice avec lui pour lui démontrer que les conservateurs du Manitoba ne sont pas des libre-échangistes. Cela ne devrait pas être difficile, car personne ne croit à cette déclaration que c'est faire du libre-échange que de dégrever le blé, sauf le ministre des Finances lui-même. Et je dirais même qu'il n'y croit pas, si vous n'aviez pas décidé il y a quelques jours, monsieur l'Orateur, qu'une telle assertion ne serait pas parlementaire. Pour cette raison, et pour cette raison seulement, je placerai le ministre des Finances dans une catégorie à part. C'est pour cette raison seulement que j'admettrai qu'il est le seul homme de notre pays à croire que l'honorable député de Brandon (M. Aikins), qui a fait un discours en faveur de l'exonération du blé, est un libre-échangiste.

Lorsque ce député conservateur du Manitoba aura convaincu le ministre des Finances qu'il s'est trompé, il lui restera encore une tâche plus lourde, et ce sera de convaincre les cultivateurs du Manitoba qu'ils ne sont pas assez intelligents pour savoir eux-mêmes ce qu'ils veulent, et que ce serait pour eux une chose terrible que d'avoir trois marchés sur lesquels ils pourraient vendre leur blé, au lieu d'en avoir deux seulement. L'honorable député de Vancouver dit qu'il est protectionniste. Je regrette que dans l'échelonnement des orateurs il m'ait été laissé à moi-même de répondre aux forts arguments qu'il avançait, non pas en faveur des gens qu'il repré-

sente, mais en faveur des influences qui ont procuré le pouvoir aux conservateurs. „

Je ne suis pas capable de répondre à tous ces arguments avec une éloquence comparable à celle déployée par mes amis de ce côté (la gauche) quand ils y ont répondu, mais je dirai que la réponse la plus éloquente et la plus convaincante que l'honorable ministre des Finances pouvait recevoir, il l'a reçue dans les applaudissements de ses partisans, les conservateurs de cette Chambre, qui ont fait retentir les murs de cette Chambre de leurs acclamations quand il a dit, monsieur l'Orateur, qu'il avait fait un pas de plus que les libéraux dans la voie du libre-échange, en réduisant les droits sur les moissonneuses, les lieuses et les faucheuses, accordant une réduction de 2½ pour 100 de plus que les libéraux n'avaient eu l'intention d'accorder daus leur néfaste projet de réciprocité de 1911. J'ai pensé que si une réduction de 5 pour 100 sur les faucheuses et moissonneuses pouvait susciter un tel enthousiasme parmi ses partisans, qu'une réduction de dix pour 100 sur tous les instrument agricoles aurait semé la joie dans le cœur de tous ceux qui siégent derrière lui, à l'exception peut-être de sir Melvin Jones et l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), et qu'ils applaudiraient encore.

Je ne prétends pas plus que le parti conservateur est un parti libre-échangiste que je ne prétends que le parti libéral est protectionniste, mais je dis que s'il ne l'est pas en face de cette unanimité; s'il ne l'est pas à cause des influences qui l'ont porté au pouvoir; s'il ne l'est pas à cause des influences qui l'ont aidé à se former un cabinet; s'il ne l'est pas à cause des hommes sur lesquels il compte pour garder le pouvoir, cet enthousiasme spontané et franc à la nouvelle d'une réduction du tarif; cette complète absence d'applaudissements à la nouvelle d'une augmentation du tarif, sont des preuves absolues que les conservateurs seraient d'accord avec nous pour aider le cultivateur en lui donnant, au plus bas prix possible, les instruments dont il a besoin pour le développement de cette grande industrie agricole de laquelle dépend le progrès de toutes les autres industries canadiennes. Comme nous le ferons sous peu, ils feraient un pas de plus et donneraient au cultivateur de l'Ouest un marché pour l'excédent de ses produits à des prix plus élevés, augmentant ainsi sa richesse, augmentant la population de nos prairies sans fins de l'Ouest, augmentant la demande qui en résulterait pour les produits de nos industries de l'Est, augmentant la population des villes de l'Est sans enlever les cultivateurs et leurs fils à la terre pour le conduire à l'usine; augmentant le marché domestique pour les produits mixtes du cultivateur de l'Est, augmentant la demande pour le poisson des Provinces maritimes, et faisant un Canada uni et prospère au lieu d'un Canada divisé.

Depuis le commencement de ce débat, j'ai écouté avec attention les discours de tous les orateurs conservateurs; j'ai lu les discours que je n'ai pas eu le plaisir d'entendre, et à l'exception de celui de l'ex-ministre des Finances, l'honorable ministre du Commerce (M. Foster), je n'en ai pu trouver un qui n'avait son petit grain d'encens et son petit bouquet de fleurs à l'adresse de l'honorable ministre des Finances. Lui-même, naturellement, avait préparé les voies à toutes ces louanges, en disant qu'il savait juger d'un bilan à l'œil. Laissez-moi suivre le bon ou mauvais exemple des membres de la droite, et permettez-moi de féliciter l'honorable ministre de ce que non seulement il connaisse un bon bilan à l'œil, mais de ce qu'il sache en préparer un bon au besoin.

L'honorable ministre désirait par-dessus tout montrer un excédent, cette année, alors qu'un déficit eût été en harmonie avec la dureté des temps, et eût été absolument excusable. Il a commencé par maintenir le tarif très élevé, comme si tout le monde eût de l'argent à brûler, forçant le cultivateur et l'ouvrier à verser dans les coffres du Gouvernement leurs derniers sous en droits de douane, et à hypothéquer leurs fermes dans un cas et à mendier leur pain dans l'autre, pour pressurer le peuple jusqu'à la perception d'une somme de $163,000,000. Il a dépensé, personne ne saurait dire combien, et il a jugé bon de porter au fonds consolidé la somme de $126,500,000, ce qui fait qu'il nous reste un excédent de $36,500,000. Ses partisans sont unanimes à l'applaudir; ils font pleuvoir sur ses épaules tant de compliments qu'un spectateur désintéressé pourrait croire que le ministre a enlevé son habit, s'est mis à la besogne, a gagné cet argent et l'a ensuite offert au Canada, en guise de cadeau de Pâques.

Mais où en sommes-nous avec le reste de la dépense, les édifices publics qui ont été construits, les subsides aux chemins de fer, qui comprennent une somme de $15,000,000 au Nord-Canadien, qui en demande encore, les intérêts sur la dette nationale, les emprunts remboursés, les avances faites aux

commissions du port de Montréal et de Québec et les sommes dépensées en septembre dernier pour des brise-glaces sur la rivière Châteauguay et dans le comté de Châteauguay? Ces dépenses annihileraient l'excédent; c'est pourquoi il les sépare du reste et les porte au compte du capital. De cette manière, elles ne comptent pas, mais si le Canada veut savoir combien il doit, ses comptables et ceux qui dressent son bilan doivent rendre compte d'une somme de $502,000,000, c'est-à-dire 19 millions de plus que notre dette de l'an dernier. En dépit des temps durs, nous avions eu une année prospère. Notre dette a augmenté de $19,000,000 seulement.

Permettez-moi de dire immédiatement, monsieur l'Orateur, que sans les libéraux qui siègent dans cette Chambre et au Sénat; sans leurs efforts incessants pour dissiper les nuages qui obscurcissaient, et les éclairs qui aveuglaient les horizons de l'honorable premier ministre et lui faisaient voir une urgence où il n'y en avait pas, le comptable en chef aurait été forcé d'ajouter $35,000,000 au compte du capital ou pratiquement de rayer cet excédent, et notre dette serait de $537,000,000, ou $54,000,000 de plus qu'elles n'étaient en mars 1913. L'honorable ministre des Finances aurait été plus digne des louanges qu'il a reçues s'il avait mis un frein aux dépenses de certains ministères, notamment au ministère des Travaux publics qui a dépensé $10,818,832.05 en 1911 et demande $23,330,-048.89 pour l'année qui vient de commencer, et le ministère de la Milice, pour lequel les fourrures, les plumeaux, les dorures, les promenades en automobile en Europe et les autres dépenses coûteront, cette année, la somme de $10,867,000, exactement $4,000,000 de plus qu'en 1911, quand ce parti de grands dépensiers est arrivé au pouvoir, et cela sans compter une somme de $186,900 pour les dépenses des administrations centrales, et $2,315,000 inclus dans les prévisions du ministère des Travaux publics, pour des salles militaires; soit un total de $13,368,900.

On a banni du compte rendu les mots: " se lancer à la dépense ", mais ce qui est bien pire pour le peuple du Canada, le Gouvernement actuel les a mis en pratique constante. Ces honorables membres de la droite ne se demandent jamais s'ils doivent dépenser ou non, tant que le peuple canadien restera indifférent à ses propres intérêts, et tant qu'il ne les aura pas chassés du pouvoir il aura à payer en frais de douane et d'accise tout ce que le ministre des Travaux publics et le ministre de la Milice désirent dépenser.

Avec ces quelques remarques sur la partie financière du budget, permettez-moi, avant de parler de la méthode de perception de ces énormes sommes d'argent, de féliciter encore une fois l'honorable ministre des Finances pour son habilité à préparer un bon bilan quand il en a besoin.

Plusieurs des orateurs conservateurs ont, au cours de ce débat, ridiculisé l'idée du libre-échange. Ils ont employé plusieurs sortes d'arguments, mais les deux arguments les plus raisonnables et les plus importants sont que nos industries naissantes ont besoin de protection, et que le ministre des Finances a besoin d'un tarif pour produire le revenu à l'usage des différents ministères.

Examinons le second argument. De même que mon très honorable chef, je crois que le tarif est nécessaire pour donner le revenu. Les membres du Gouvernement actuel et plusieurs orateurs de la droite disent que libre-échange absolu signifie taxe directe, et je suis porté à croire qu'ils ont raison, mais est-il étonnant qu'ils craignent tout ce qui peut tendre à la taxe directe? Figurons-nous l'honorable colonel Sam Hughes taxant tout le monde, hommes, femmes et enfants, 25 cents par tête pour payer son voyage en automobile à travers l'Europe, un dollar pour construire de grandes salles d'exercice ici et là, un ou deux dollars pour envoyer les enfants d'écoles dans les camps d'instruction. Figurons-nous l'honorable M. Rogers taxant chaque homme et enfant d'un ou deux dollars chacun pour construire, par exemple, un monument à l'honorable directeur général des Postes. Combien de temps resterait-il au pouvoir? Jusqu'aux prochaines élections, mais pas un instant de plus. Le peuple paie les dépenses par la taxe indirecte et il continuera à les payer parce que le Gouvernement a besoin de revenus. Examinons sur quels articles ces droits devraient être imposés. Admettons que dans la perception de ce revenu nous devrions protéger nos industries naissantes. Nous avons aujourd'hui au Canada un grand nombre d'industries, quelques-unes dans l'enfance, et quelques-unes dans une jeunesse qui promet beaucoup; d'autres avancées en âge, mais ayant encore besoin de protection, et je dis que lorsque les manufacturiers prouvent au Canada et au monde entier qu'ils peuvent fabriquer à un prix assez bas pour pouvoir faire concurrence aux fabriques de la grande république voisine chez eux, nous autres,

libéraux, disons et affirmons qu'il est temps de soulager d'une partie de ce fardeau le cultivateur canadien, et lui permettre d'aller acheter aux Etats-Unis, s'il le désire, une herse, une charrue, un râteau ou une moissonneuse-lieuse à meilleures conditions qu'il peut les acheter chez lui, et sans être obligé de payer 17 ou 12 p. 100 à la douane.

En 1911, notre honorable ami le solliciteur général a prononcé un discours en faveur de l'abaissement des droits sur les instruments aratoires. Ce ne devait pas être seulement une réduction de 5 p. 100 sur les lieuses et moissonneuses; ce devait être une réduction appréciable. En proposant cette réduction il a dit que les effets du tarif sur les instruments aratoires étaient plutôt au bénéfice des pays étrangers que du nôtre. Il disait:

> Organisé comme il l'est en ce moment, c'est moins un tarif de revenu pour le Canada que pour l'Espagne ou pour l'Australie. En Autriche, les manufacturiers de lieuses ou de moissonneuses peuvent fort bien supporter un droit de $33 sur chaque lieuse et la vendre encore avec profit. C'est monsieur l'Orateur, un tarif pour le revenu de la Roumanie, un tarif pour le revenu de la Russie, un tarif pour le revenu de la France plutôt qu'un tarif pour le revenu du Canada.

Et plus loin:

> C'est, monsieur l'Orateur, si l'on peut dire, comme un nouveau mur de Chine derrière lequel le Gouvernement a jugé bon, en violation de toutes les règles de l'honnêteté publique, en violation de ses propres principes, de supprimer les fabricants des articles que j'ai mentionnés. Ces derniers ont pu ainsi faire un profit après avoir franchi ces hautes murailles élevées dans tous ces pays.

Aujourd'hui, le solliciteur général nous dit que le Gouvernement et le parti qui l'appuie doivent être unis, et pour cette raison il veut bien sacrifier les droits de ces électeurs de Portage-la-Prairie, et dire qu'une réduction de 5 p. 100 sur les moisonneuses et faucheuses, en d'autres mots, qu'enlever une ou deux briques au sommet du mur de Chine est tout ce que demande le cultivateur de l'Ontario. Est-ce que cette démolition de deux ou trois briques sur le sommet de ce mur, est-ce que cette réduction de 5 p. 100 signifie que les cultivateurs de l'Ouest vont acheter leurs faucheuses et leurs moisonneuses à meilleur marché qu'ils les achètent? La droite a applaudi bruyamment lorsque le ministre des Finances a annoncé qu'il abaisserait ce droit de 5 p. 100, mais nous n'avons pas entendu les échos des applaudissements des cultivateurs du Canada qui demandent le blé libre et l'abolition des droits sur les instruments aratoires de toutes sortes, et qui n'obtiennent rien du tout.

[M. Boivin.]

Ils n'obtiennent rien pour deux raisons. Si on diminuait ou abaissait de 5 p. 100 le tarif sur les moissonneuses ou les faucheuses, cela ne représenterait, ainsi que l'a dit l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), que 90 cents par année pour le cultivateur le plus prospère. Le ministre des Finances a dit dans son discours que les manufactures de faucheuses et de moissonneuses en Canada étaient la International Harvester Co., la Massey-Harris, la Frost et Wood, de Smith Falls, et la compagnie Noxon d'Ingersoll. Ces manufactures sont établies sur les deux côtés de la frontière, et ont pratiquement le monopole des moissonneuses et lieuses. Elles établissent le prix sur les deux côtés de la frontière. Croyez-vous, monsieur l'Orateur, que la compagnie américaine International Harvester et la compagnie américaine Massey-Harris vont venir faire concurrence à leurs succursales canadiennes?

Il arrivera ceci, qu'elles élèveront leurs prix suffisamment dans les Etats-Unis pour maintenir au même point ceux qui ont cours en Canada, de sorte que le Canadien, malgré cette réduction de 5 p. 100, sera obligé de payer le même prix qu'il a toujours payé pour ses charrues, ses herses, ses râteaux, ses scarificateurs, ses étendeuses de fumier, ses batteuses, ses moisonneuses et ses faucheuses. Mais les politiciens conservateurs, les orateurs d'élections pourront parcourir l'Ouest et dire que le parti conservateur a fait quelque chose pour le consommateur en abaissant le tarif de 5 p. 100 sur les moissonneuses et les lieuses. L'abolition des droits sur les instruments aratoires peut vouloir dire libre-échange. C'est ce que le ministre des Finances a prétendu en 1911 lors du traité de réciprocité. Je suis certain, cependant, que s'il se considère libre-échangiste parce qu'il a accordé cette réduction sur les instruments aratoires, les cultivateurs de l'Ouest et de l'Est diront: D'un tel libre-échangiste, délivrez-nous Seigneur. Il n'est pas libre-échangiste, et dans son exposé budgétaire il a déclaré sa dévotion à la politique protectionniste de sir John A. Macdonald. Il veut la protection pour toutes les industries canadiennes, et par dessus tout la protection pour la principale industrie du pays, l'agriculture. Nous sommes tous un peu protectionnistes. Mais protection ne veut pas toujours dire tarif protecteur. Le parti libéral veut une protection qui protège, et non pas une protection qui tue. Si refuser d'admettre en franchise le blé et les instrumnets aratoires signifie protection pour le cultivateur canadien, je suis certain que

celui-ci ne l'approuvera pas et n'en voudra pas. Supposons pour un instant que les maîtres d'une industrie canadienne viennent en délégation auprès du ministre des Finances et lui disent: Nous manufacturons des articles à des prix tellement bas que non seulement nous pouvons approvisionner tout le marché du Canada, mais nous pouvons aussi les exporter, et nous venons vous demander votre aide pour cela. Que penseraient ces industriels si le ministre des Finances leur répondait: Très bien, messieurs, nous allons imposer un droit d'exportation sur vos produits ou, à tout évènement, maintenir le droit d'exportation qui existe déjà Je prétends que le refus du ministre des Finances d'accorder l'exonération du blé aux cultivateurs canadiens équivaut au refus d'enlever le droit qui existe présentement sur le blé canadien.

C'est pire qu'un droit d'exportation, parce que lorsqu'on perçoit un droit d'exportation l'argent tombe dans le trésor de notre pays, mais dans le cas actuel nos cultivateurs ne peuvent pas vendre leur blé aux Etats-Unis sans perdre le montant de ce droit. Je prétends qu'il paie ce droit d'exportation au trésor des Etats-Unis, et c'est ce droit que nous demandons au ministre des Finances d'abolir, parce que le cultivateur canadien produit plus de blé que pour les besoins du marché canadien. Cette demande a été refusée. Le ministre des Finances a-t-il demandé aux cultivateurs quels profits ils faisaient? A-t-il examiné leurs livres? Non, il s'est adressé aux minotiers et aux compagnies de chemins de fer, et il leur a demandé si l'admission libre du blé était bien nécessaire aux cultivateurs canadiens. En dépit du fait que tous les cultivateurs demandent l'exonération du blé, les compagnies de chemins de fer et les minotiers du Canada disent que cela n'est pas nécessaire, et le ministre des Finances s'incline devant leur volonté. Afin de plaire à trois ou quatre amis riches et influents, il refuse d'accéder à la demande des cultivateurs des provinces de l'Ouest. Pour quoi cela? Est-ce que l'abolition du droit sur le blé va réellement nuire à nos chemins de fer? N'est-ce pas le désir de tous les membres de cette Chambre d'amener dans nos provinces de l'Ouest une bonne classe d'immigrants, qui tireront du sol canadien la richesse qu'il contient et qui rendront le Canada grand et prospère? N'est-ce pas le désir des compagnies de chemins de fer que cette immigration soit abondante, afin qu'elles puissent transporter les immigrants et leurs effets dans l'Ouest, ainsi que les marchandises dont ils ont besoin. Car ces immigrants auront besoin dès le commencement de matériaux pour construire leurs demeures, et plus tard ils achèteront les articles de luxe qu'il leur sera possible de se donner lorsqu'ils recevront un prix raisonnable pour leur blé et pourront acheter à bon marché leurs instruments aratoires? N'est-ce pas le désir de tous les manufacturiers de l'Est, qui savent qu'il y a plus de profit à manufacturer en grandes quantités et à vendre à meilleur marché, qu'il y en a dans un tarif élevé qui ferme les manufactures.Si le marché américain est ouvert aux cultivateurs de l'Ouest cela ne signifie pas qu'il y exportera tout son grain.

Il ne sera pas obligé de vendre aux Etats-Unis tout ce qu'il aura; mais il aura trois marchés au lieu de deux: le marché du pays, toujours le meilleur; le marché anglais et le marché américain. Le blé qu'il expédiera dans l'est du Canada ou en Angleterre sera transporté de l'Ouest à l'Est par les chemins de fer canadiens. Une grande partie du blé qui ira aux Etats-Unis sera destiné aux états de la Nouvelle-Angleterre et non aux états de l'Ouest, car ceux-ci cultivent eux-mêmes le blé. La population des états de l'Est est dense et aura besoin de notre blé pour faire de la farine. Si les prix de transport sont les mêmes au Canada qu'aux Etats-Unis—s'ils ne le sont pas il faudrait voir à ce qu'ils le soient—il n'y a pas de raison pour que ce blé ne soit pas expédié de l'ouest à l'est par les chemins de fer canadiens.

L'honorable ministre des Finances a comparé notre tarif avec le tarif Underwood et a trouvé que la moyenne de chacun était de 26 p. 100. Voilà un argument à énoncer du haut d'une tribune populaire, mais non dans la Chambre des communes. Il pèche surtout en ce qu'il n'y est pas tenu compte de la liste des articles admis en franchise. L'honorable ministre compare la moyenne des droits sur les locomotives à vapeur, les dactylographes, les pianos, les grammophones aux Etats-Unis, avec les droits que paie l'ouvrier canadien sur son pain, son beurre, sa viande et sa farine, et il en conclut illogiquement que les tarifs des deux pays sont les mêmes.

D'un côté, il dit qu'il ne faut pas reviser notre tarif pour le faire concorder avec le tarif américain; de l'autre, il s'enorgueillit de l'avoir copié et de maintenir la même moyenne. Pour une raison il maintient le

tarif sur le blé, et pour l'autre il refuse de le maintenir. Il parle de protection envers le cultivateur et il refuse d'exempter de droits les machines agricoles dont il a besoin et de lui ouvrir un nouveau marché pour la vente de son blé. Veut-il aussi protéger le cultivateur de l'Est? Ou, comme le député de Châteauguay (M. Morris), trouve-t-il que le cultivateur de l'Ouest ne mérite pas d'être honoré de ce nom? Le cultivateur de l'Est achète de la farine et vend des produits provenant de la culture mélangée. S'il ne peut les exporter aux Etats-Unis ou dans l'ouest du Canada, il faut qu'il les vende sur son propre marché où il pourra les livrer en bon état aux consommateurs. Et c'est seulement en augmentant la population de l'ouest du Canada qu'on développera le marché canadien et qu'on avantagera le cultivateur de l'Est. Je dirai, pour plus de clarté, que le marché qu'il faut au cultivateur de l'Est, c'est celui qui lui permettra d'écouler les produits de la culture variée, c'est le village, c'est la ville, c'est l'Est.

Quant aux produits de la laiterie et aux bestiaux, il les expédie au loin. Ces localités de l'Est sont des centres industriels. Cette année, ils chôment, parce que le cultivateur de l'Ouest ne demande pas de leurs produits, et n'ayant rien à faire ils ne peuvent acheter les produits du cultivateur de l'Est. Je ne crains pas de le dire, si le cultivateur de l'Ouest est avantagé, si la population des prairies augmentent, le cultivateur de l'Est aura l'avantage d'avoir là un marché pour les produits de sa culture mixte, et toute la population canadienne sera plus heureuse et plus riche. Adam Smith, que la droite a souvent cité, disait un jour:

> On ne saurait augmenter la valeur des produits annuels de la terre et de la main-d'œuvre, chez une nation, qu'en augmentant le nombre de ses ouvriers productifs ou la puissance de production de ces ouvriers.

C'est aussi ce que nous pensons, et c'est pour augmenter le nombre des ouvriers productifs au Canada, ainsi que leur puissance de production que nous voulons que le blé et les instruments aratoires soient admis en franchise. Nous croyons qu'on peut extraire plus de richesse de nos fertiles prairies de l'Ouest et que cette richesse ainsi extraite du sol vierge du Canada fera de ce pays une contrée riche et prospère.

Nous voulons augmenter la production parce que ce sera faire la richesse, la prospérité et le bonheur du peuple. Dans ce but, nous désirons qu'on enlève le droit d'exportation qui empêche le cultivateur de vendre ses produits sur le marché américain, et le droit dont sont frappées les machines nécessaires à l'agriculture. Nous sommes en faveur d'un tarif de revenu et en faveur d'une protection pour toute industrie canadienne qui en a besoin, mais non pour celles qui n'en ont pas besoin. La droite nous blâme d'avoir protégé ces industries durant quinze ans. En effet, nous les avons protégées durant quinze ans et nous continuerons à les protéger, si l'on peut nous démontrer qu'elles ont besoin de protection, et cette protection, nous la leur accorderons sans nuire au Canada.

Le ministre des Finances nous invite à lui jeter le gant, et mon très honorable ami le chef de l'opposition le lui a jeté cet après-midi. J'invite à mon tour les membres de la droite à le ramasser et à hâter le jour où le peuple du Canada aura l'occasion de se prononcer entre Laurier et Borden. L'individu ou le parti qui jamais n'a connu la défaite perd de ses avantages. Ce n'a pas été le lot des membres de la droite. Leur parti a eu sa part d'infortune au cours des dix-sept dernières années; il en a eu une autre dans le présent exposé de situation, qui ne satisfait ni le consommateur, ni le manufacturier, ni le cultivateur. Nous avons été battus en 1911 dans une tentative d'enrayer le mouvement qui, plus tard, amenait la faim et la détresse dans plus d'un foyer. Imaginez le spectacle que devaient présenter l'autre jour à Montréal ces milliers de gens sans emploi répondant à l'appel du maire qui leur avait promis de l'ouvrage. La photographie de ces hommes en quête de travail et prêts à prendre le pic et la pelle pour un salaire de $2 à $2.25 par jour est une réponse aux arguments des membres de la droite qui assurent que notre pays est prospère, et que nous, les libéraux, sommes les seuls à prétendre le contraire. Il ne pouvait être donné une réponse plus éloquente que celle-là. Nous admettons avoir été défaits en voulant résister à ce mouvement, mais comme le dit Edmond Vance Cooke:

> What is a failure? It's only a spur
> To a man who receives it right,
> And it makes the spirit within his stir
> To go in once more and fight.

Il y a juste douze mois nous voulions la lutte; il y a juste douze mois l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) présentait la résolution de clôture qui, à l'aide de votre interprétation des nouvelles règles, monsieur l'Orateur, assurait à son parti le pouvoir pour trois autres années. Il en a été récompensé par son élévation au

[M. Boivin.]

poste de solliciteur général. S'il pouvait maintenant imaginer un moyen de modifier la Constitution et d'éloigner de quelques années encore l'échéance fatale, on lui offrirait sans doute la place de premier ministre du Canada. Mais retarder le jour fatal au delà du terme de cinq ans, c'est une tâche devant laquelle son habileté est en défaut, une tâche qu'il ne peut accomplir.

Le gant a été jeté. L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) a prétendu ne pas comprendre la question que pose l'amendement de mon très honorable chef. En véritable conservateur qu'il est, il a déjà commencé à dénaturer le sens de notre politique par besoin de la combattre plus aisément. C'est la même vieille histoire, la même vieille lutte de guérilla; mais le public canadien ne se laissera plus prendre à des arguments que l'on oppose à une politique qui n'existe pas. On lira l'amendement par lequel le parti libéral s'engage à donner au cultivateur la franchise du blé et des instruments aratoires, à l'artisan, la nourriture à meilleur marché et à celles de nos industries qui en ont besoin une raisonnable protection.

Le manufacturier de l'Est qui préfère à un haut tarif et à une fabrique fermée, une large production et des profits raisonnables, le cultivateur qui demande un débouché de plus pour son blé et des instruments aratoires moins coûteux pour la production de ce blé, les directeurs de chemin de fer qui demandent à transporter des milliers et des milliers de colons vers les terres de l'Ouest, l'artisan qui veut un emploi assuré et quelque chose de plus sur sa table que des bananes et des noix de coco desséchées, tous vont se diriger vers le bureau de vote pour y enregistrer leur suffrage en faveur de Laurier.

(L'amendement de sir Wilfrid Laurier, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boivin,	Hughes
Bourassa,	(King) I.P.-E.),
Brouillard,	Knowles,
Carrol,	Kyte,
Carvell,	Lachance,
Chisholm (Antigonish),	Lafortune,
Chisholm (Inverness),	Lanctôt,
Clark (Red-Deer),	Lapointe
Cruise,	(Kamouraska),
Delisle,	Lapointe (Montréal,
Demers,	St-Jacques),
Devlin,	Laurier (sir Wilfrid),
Ethier,	Loggie,
Fortier,	McCoig,
Gauvreau,	McCrea,
McKenzie,	Pardee,
McLean (Sunbury),	Power,
McMillan,	Proulx,
Marcile (Bagot),	Sinclair,
Martin (Montréal,	Thomson (Qu'Appelle),
Sainte-Marie),	Tobin,
Neely,	Truax,
Oliver,	Turgeon,
Pacaud,	Verville,
Papineau,	Warnock—46.

192½

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Jameson,
Alguire,	Lalor,
Ames,	Lavallée,
Armstrong (Lambton),	Lewis,
Armstrong (York) (O.)	Macdonell,
Arthurs,	McKay,
Ball,	McLean,
Barker,	(Queen) (I.P.-E.),
Barrette,	McLeod,
Beattie,	Merner,
Bellemare,	Middlebro,
Bennett (Simcoe),	Mondou,
Best,	Morphy,
Blain,	Morris,
Blondin,	Nantel,
Borden,	Nicholson,
Boulay,	Nickle,
Bowman,	Paquet,
Boyce,	Paul,
Boys,	Reid (Grenville),
Brabazon,	Robidoux,
Bradbury,	Rogers,
Burnham,	Schaffner,
Clark (Bruce),	Sévigny,
Clarke (Wellington),	Sexsmith,
Clements,	Sharpe (Ontario),
Coderre,	Shepherd,
Cromwell,	Smith,
Davidson,	Smyth,
Edwards,	Stanfield,
Elliot,	Steele,
Foster (King) (N.-E.),	Stevens,
Foster (Toronto) (N.),	Stewart (Hamilton),
Fowler,	Stewart (Lunenburg),
Fripp,	Sutherland,
Garland,	Thoburn,
Gauthier (Gaspé),	Thompson (Yukon),
Girard,	Thornton,
Glass,	Tremain,
Green,	Walker,
Guilbault,	Wallace,
Hanna,	Webster,
Hartt,	White (Renfrew),
Henderson,	Wright—88.
Hughes (Victoria) (O.)	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Fisher,	Gauthier,
Taylor,	White (Victoria),
Weichel,	Ross,
Forget,	Bureau,
Carrick,	Cardin,
Wilcox,	Reid (Restigouche),
Crothers,	Pugsley,
Meighen,	McNutt,
Bristol,	Bickerdike,
Barnard,	McCraney,
Burrell,	Douglas,
Cochrane,	Graham,
Hazen,	Michaud,

Kemp,	Robb,
Lancaster,	Guthrie,
McCurdy,	McLean (Halifax),
Rhodes,	Macdonald (Pictou),
Sharpe (Lisgar),	Buchanan,
Clare,	Cash,
Northrup,	Lovell,
Wilson (Wentworth),	Wilson (Laval),
Rainville,	Seguin,
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
White (Leeds),	Emmerson,
Pelletier,	Lemieux,
Perley,	Murphy,
Roche,	Nesbitt,
Aikins,	Turriff,
Chabot,	Béland,
Currie,	Law,
Marshall,	Clarke (Essex),
Morrison,	Richards,
L'Espérance,	Champagne,
Munson,	Boyer,
Osler,	Gordon,
Bennett (Calgary),	Molloy,
Baker,	Kay,
Cockshutt,	Charlton,
Hepburn,	German,
Broder,	Martin (Regina),

M. NESBITT: J'ai pairé avec l'honorable ministre de l'Intérieur. Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

M. EMMERSON: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Finances. Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

M. MARCIL: J'ai pairé avec l'honorable ministre de la Justice. Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

M. MICHAUD: J'ai pairé avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

M. PERLEY: J'ai pairé avec l'honorable député de Russell. Si j'avais voté, je l'aurais fait contre l'amendement.

M. NORTHRUP: J'ai pairé avec l'honorable député de Stanstead. Si j'avais voté, je l'aurais fait contre l'amendement.

M. CHABOT: J'ai pairé avec l'honorable député de Beauce. Si j'avais voté, je l'aurais fait contre l'amendement.

La motion de M. White est adoptée, et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

Il est fait rapport de l'état des délibérations.

(La séance est levée à minuit et trente-huit minutes, vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 24 avril 1914.

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

LA PRUDENTIAL LIFE OF CANADA.

M. W. F. NICKLE (Kingston) propose:

Que l'ordre de la Chambre en date du 22 avril 1914, autorisant la remise des honoraires déboursés pour la présentation du bill n° 150 (lettre H-2 du Sénat), intitulé: loi pour autoriser la Prudential Life of Canada à se constituer en corporation, soit annulé, et que cette partie du 6e rapport du comité permanent des banques et du commerce, rapportant le préambule du bill comme non prouvé, soit renvoyée de nouveau audit comité pour plus ample délibération.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

M. NICKLE: Il n'est que raisonnable qu'en proposant cette motion je fasse mention de quelques-unes des circonstances qui ont entouré la présentation du bill en question. La Prudential Life Assurance Company, compagnie qui a été autorisé au Manitoba, désire faire adopter cette loi par le Parlement. Ce projet de loi est combattu par la Prudential Life Insurance Company of America, compagnie anglaise du même nom, et qui a fait des affaires aux Etats-Unis, pendant à peu près 27 ans. La compagnie américaine à obtenu son autorisation civile du ministère des Finances du Canada en 1909. La compagnie canadienne a été autorisée par la législature du Manitoba en 1902, mais elle n'a commencé à faire des affaires qu'en 1907. Cette année-là, la compagnie canadienne commença ses opérations au Manitoba, dans la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise, puis elle fit affaires au Nouveau-Brunswick en 1910. La raison qui a poussé la compagnie à présenter ce bill, c'est que les lois des provinces au sujet de l'assurance sont tellement variées, qu'en vertu de sa charte provinciale elle se trouve pour ainsi dire empêchée de continuer à faire des affaires d'un bout à l'autre du pays en qualité de société.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est le but que la compagnie veut atteindre en demandant au Parlement d'adopter un bill de cette nature?

M. NICKLE: Le but que nous avons en vue en présentant ce bill, c'est de donner l'autorisation civile pour tout le Dominion à

une compagnie qui n'a joui jusqu'ici que d'une charte provinciale, afin qu'elle puisse faire des affaires par tout le Canada au lieu de se limiter à certaines provinces. Le projet de loi qui a été présenté au Sénat, cette année, a été présenté à la Chambre des communes, l'année dernière; il franchit avec succès les différentes étapes et devant le comité et devant la Chambre, mais il fut rejeté par le Sénat. Cette année, afin d'éviter toute objection qui aurait pu être fatale au projet de loi, les promoteurs de la mesure l'ont présentée au Sénat où elle a franchi avec succès toutes les étapes. C'est après cela que le bill est venu devant la Chambre, qui l'a référé au comité des banques et du commerce. Les promoteurs du bill furent quelque peu surpris, lorsque la mesure vint devant le comité des banques et du commerce, de constater que pour quelques raisons inexplicables — ou peut-être, monsieur l'Orateur, je devrais me reprendre, et déclarer que pour des raisons qu'ils n'avaient pas prévues, un groupe de députés étaient réunis dans la salle du comité, et pour une raison ou pour une autre, s'opposèrent à ce que le bill fût adopté par le comité des banques et du commerce.

L'on fit différentes objections contre le projet de loi, et ce n'est que juste, il me semble, que je les résume ici. L'une de ces objections, c'est qu'il résulterait quelque confusion si l'on permettait à deux compagnies du prendre le nom de "Prudential", avec la sanction législative du Parlement canadien.

Je désirerais signaler à votre attention, monsieur l'Orateur, la différence qui existe entre l'appellation de la compagnie canadienne et celle de la compagnie américaine. Comme je l'ai déjà dit, lorsque la compagnie canadienne fut autorisée à commencer les affaires par la législature du Manitoba, elle était connue sous le nom de la Prudential Life Insurance Company; le nom de la compagnie américaine est "la Prudential Insurance Company of America". Afin qu'il ne pût pas se produire de confusion quant aux noms des deux institutions, les directeurs de la compagnie canadienne ont signifié leur intention de modifier le nom en celui de "La Prudential Life Company of Canada." De cette façon, il existerait une différence entre les noms des deux institutions, puisque le nom de la compagnie américaine comprendrait les mots "of America" et celui de la compagnie canadienne, les mots "of Canada". Dans son titre, de plus, la compagnie américaine porterait le mot "Assurance", tandis que la compagnie canadienne porterait le mot "Vie".

Pour des raisons, toutefois, qui ont reçu l'approbation des membres du comité, le bill n'a pas été adopté, hier, par le comité des banques et du commerce. Une autre objection que l'on a soulevée, c'est que ce serait manquer à l'étiquette internationale, si le Parlement du Canada accordait la sanction législative à une compagnie dont le nom est pour ainsi dire similaire à celui que porte une compagnie américaine; que la compagnie américaine ayant été la première à se faire autoriser civilement par le Parlement canadien pour faire affaires au Canada, il ne serait pas convenable que l'on incorporât ensuite une compagnie constituée en vertu d'une charte provinciale. Laissez-moi vous déclarer en passant, à propos de la confusion que l'on semble tant redouter quant aux noms, que nous constatons, en feuilletant les rapports, que nous avons au Canada la Mutual Life Assurance Company of New York et la Mutual Life Assurance Company of Canada. Nous avons la Travellers Life Assurance Company of Canada et la Travallers Life Assurance Company of Hartford. Le parrain des bills pour autoriser ces compagnies, au Parlement, fut le député d'Halifax (M. A. K. Maclean).

Nous avons également en existence au pays la Phœnix Assurance Company of London et la Phœnix Assurance Company of Hartford. Lorsque la Sun Life Assurance Company of Canada demanda aux autorités britanniques l'autorisation de s'établir en Angleterre, elle obtint tout de suite ce qu'elle demandait, à condition qu'elle ajoutât à son nom les mots "of Canada", vu qu'il y avait déjà une compagnie en existence qui portait le nom de la "Sun Life Assurance Company". Et la "Sun Life Assurance Company of Canada", fait d'excellentes affaires, en Angleterre, à l'heure actuelle.

On a également soulevé une autre objection contre le bill, en invoquant le prétexte que la compagnie américaine étant la plus puissante, elle devrait avoir l'avantage de conserver le nom qu'elle a choisi, et que la compagnie canadienne, qui est la plus faible, s'en procure un autre. Cela n'est pas très juste, à mon avis. La compagnie canadienne a été seule à faire de l'assurance dans l'Ouest, de 1907 à 1909. A cette date, la compagnie américaine est venue lui faire concurrence, et maintenant elle dit: Bien que vous soyez plus ancienne que moi et que vous soyez en possession d'une charte

provinciale, je prétends que vous ne devriez pas étendre le champ de vos affaires, parce que j'ai été la première à obtenir une charte du parlement du Canada. Pour la petite compagnie de l'Ouest, le nom "Prudential" signifie certainement beaucoup, tandis qu'il ne signifie pas grand'chose pour la puissante compagnie américaine, qui a des ramifications et des relations d'affaires un peu partout. Afin d'établir le degré de prospérité qu'a atteint la compagnie canadienne, permettez-moi de vous citer les chiffres suivants qui laissent voir de quelle façon elle a augmenté ses affaires de 1908 à 1913:

Date.	Assurance en vigueur.
Au 30 juin 1908	$1,311,500
Au 31 décembre 1908	2,230,000
Au 31 décembre 1909	3,321,083
Au 31 décembre 1910	2,277,028
Au 31 décembre 1911	6,294,464
Au 31 décembre 1912	7,576,631
Au 31 décembre 1913	8,617,015

M. l'ORATEUR: L'honorable député, me semble-t-il, prolonge la discussion au delà de la limite raisonnable sur une motion pour renvoyer simplement un bill devant le comité dont il relève.

M. NICKLE: Je n'ai nullement l'intention de lasser la patience de la Chambre; si l'on a quelqu'autre moyen à me suggérer que celui auquel j'ai recours en ce moment, afin d'expliquer toute l'affaire, je serai des plus heureux de l'adopter.

M. AMES: Va-t-on soumettre de nouveaux faits à l'étude du comité?

M. NICKLE: Les faits, tels qu'on les a établis devant le comité, hier, ne peuvent être amplifiés, à mon sens, lorsque le bill sera renvoyé devant le comité; mais le projet de loi a une telle importance pour la compagnie, et le rejet d'un bill simplement parce que l'on a trouvé le préambule inexact, sous prétexte que le nom peut prêter à la confusion, est une procédure qui sort tellement de l'ordinaire que l'on devrait, selon moi, le renvoyer au comité pour plus ample délibération, dans l'espérance que l'on pourra en arriver à une solution favorable. L'année dernière, ce projet de loi a été adopté aux Communes sans qu'une voix dissidente ne se fît entendre, mais le Sénat l'a rejeté. Cette année, les promoteurs du bill l'ont présenté au Sénat d'abord, espérant qu'une fois qu'il aurait été adopté à la Chambre haute il passerait d'emblée aux Communes. Et voilà que tout à coup, sans un mot d'avertissement, le projet de loi est bloqué par le comité et la Chambre des communes, qui avaient permis qu'on l'adoptât, sans qu'une voix dissidente ne s'élevât, l'année dernière.

M. AMES: A part le nom que la compagnie croit nécessaire à l'exploitation de ses affaires, le bill contient-il quelques autres dispositions de nature à lui conférer de nouveaux privilèges?

M. NICKLE: Le seul privilège qu'elle réclame, si je comprends bien, c'est l'autorisation d'augmenter son capital.

M. BOYCE: La motion que vient de présenter mon honorable ami de Kingston pour renvoyer ce projet de loi devant le comité des banques et du commerce sort quelque peu de l'ordinaire, et c'est là une procédure qui s'éloigne des règlements en usage au Parlement. La Chambre a renvoyé un bill à l'un de ses comités, et ce comité, selon l'affirmation de mon honorable ami, qui était composé d'une phalange de députés, ce qui équivaut à dire qu'il était au grand complet, a délibéré et fait rapport sur ce projet de loi. Or, je prétends que ce serait établir une coutume des plus extraordinaires, si, sans apporter nulle autre raison que celle que donne mon honorable ami: c'est-à-dire qu'il accuse le comité d'avoir rendu une décision, la Chambre allait ordonner le renvoi de ce bill devant le comité. Je partage entièrement votre avis, monsieur l'Orateur, que ce n'est nullement le moment opportun pour discuter les détails de ce projet de loi. Le comité des banques et du commerce était représenté en cette circonstance par le plus grand nombre de membres qui aient jamais suivi ces séances, et pendant près de deux heures, l'on a fait valoir tous les arguments possibles pour et contre la mesure. L'honorable ministre des Finances était présent à cette séance et il a donné son avis au comité; mais mon honorable ami lui-même ainsi que sa phalange de députés ont fait valoir leur opinion, mais le comité a rendu une décision contraire à leurs prétentions. Sous les circonstances, ce serait déroger à la coutume suivie jusqu'ici par la Chambre, et faire fi de la dignité du comité des banques et du commerce, que de renvoyer de nouveau ce bill devant lui, à moins que l'on n'établisse que le jugement soit entaché d'un vice de procédure, qu'il n'y ait pas eu quorum des membres du comité ou que certains aspects de la question aient été présentés sous un faux jour ou que l'on ait refusé de les prendre en considération. Au cours de mes dix années de carrière parlementaire, il ne s'est produit à ma connaissance qu'un cas de cette nature, et il s'agis-

sait de circonstances particulières; car, si mon très honorable ami le chef de l'opposition veut bien se le rappeler, on prétendait qu'il y avait à peine un quorum au comité, et que l'on avait négligé d'étudier certains faits. Alors nous avons cru qu'il était du devoir de la Chambre de renvoyer le bill devant le comité.

C'est pourquoi, dans les circonstances actuelles, je suis d'opinion que la Chambre sortirait de ses attributions quasi judiciaires si elle renvoyait ce projet de loi devant le comité des banques et du commerce. Ce comité a étudié toute la question et il en a disposé, après mûre délibération; on ne devrait donc pas l'obliger à délibérer de nouveau sur ce bill. Voilà pourquoi, pour ma part, je suis prêt à m'apposer fortement à la motion de mon honorable ami, et au besoin même à voter contre.

M. MEIGHEN : Vu que lors de la dernière session j'ai été le parrain du projet de loi que nous sommes à discuter en ce moment, il est peut-être opportun que je fasse quelques remarques à ce sujet. Il est possible que la décision de l'Orateur soit correcte; je ne veux pas discuter si nous n'en sommes pas encore rendus à la discution du bill dans ses dispositions essentielles; il se peut que l'honorable député d'Algoma-ouest ait le droit d'exiger que l'on apporte des raisons à la Chambre, avant qu'elle ne soit justifiable de renvoyer le bill devant le comité. Mon expérience en Chambre, bien que je n'aie jamais pu découvrir aucun règlement institué par elle, afin de déterminer quelles raisons il faille apporter pour qu'un projet de loi soit renvoyé devant un comité, c'est que chaque bill est traité, et selon moi devrait être traité, à son mérite et sur la valeur des considérations, quelles qu'elles soient, que l'on fait valoir en sa faveur devant la Chambre. On ne peut pas le discuter, et selon moi la seule déduction à tirer du raisonnement qu'a fait le député d'Algoma-ouest, c'est qu'il doit être discuté; que dès qu'un bill a été adopté devant un comité, la Chambre se trouve complètement privé de son droit de délibérer sur les dispositions essentielles qu'il contient. Ou, en d'autres termes, dès qu'un bill est rejeté par un comité, si la théorie soutenue par l'honorable député d'Algoma est correcte, la Chambre se trouve privée sur-le-champ de son pouvoir délibératif quant à la valeur de cette mesure.

M. BOYCE : Je n'ai jamais donné à entendre rien de cette nature.

M. MEIGHEN: Je ne puis tirer une autre conclusion du raisonnement qu'à fait mon honorable ami. Si son argument est correct, c'est là la situation qui se produira en tout temps, à moins qu'il arrive que peu des membres du comité soient présents. Cependant, cette raison ne serait pas meilleure qu'une autre, car c'est le comité lui-même qui devrait être juge quant à savoir si le nombre de ses membres est suffisant, afin de délibérer en définitive sur les dispositions essentielles du bill qui lui est soumis. Dans le cas actuel, toutefois, il existe des considérations particulières, et à mon sens, la plus importante est celle-ci: le projet de loi a déjà été adopté et par le comité et par le Parlement, de sorte que la décision de la Chambre se trouve à être renversée par le comité. N'est-ce pas là une sérieuse considération? Le bill a justement passé devant la Chambre à cause de la clause qui a été la pierre d'achoppement devant le comité, cette année. Si j'ai bien saisi, lorsque le bill est venu devant le comité, hier, on a affirmé que la question de nom n'était pas en cause, que l'on ne s'était pas opposé au nom de la compagnie lorsque le bill fut étudié devant le comité, l'année dernière. J'étais le parrain du projet de loi à cette époque, et je me rappelle fort bien que l'on souleva des objections quant au nom de la compagnie. Je ne me souviens plus si l'on insista fortement sur cette objection, devant le comité, mais si on ne l'a pas fait, c'est qu'alors l'objection paraissait plus ou moins insignifiante. Mais je suis bien certain que l'on a soulevé une objection à propos du nom de la compagnie, et, dans sa sagesse, le comité décida qu'elle n'était pas valable et que la compagnie canadienne possédait des droits antérieurs à la compagnie américaine touchant le nom. Ce jugement, rendu à la dernière session, fut adopté en revision par cette Chambre, et voilà que maintenant le comité entre en scène, renverse la décision qu'a rendue la Chambre à la dernière session et rejette le projet de loi. Remarquez-bien que je ne discute pas si oui ou non le comité avait le droit d'en agir ainsi; je ne prétends pas que le comité fut empêché de délibérer sur la question du nom, simplement parce que la même Chambre des communes a déclaré que ce nom appartenait à la compagnie canadienne, mais ce que je prétends, c'est que le comité a agi en contradiction avec l'attitude qu'il avait prise lui-même, il y a un an, et contrairement au jugement rendu par cette Chambre l'année dernière.

et cela constitue une considération sérieuse et particulière, qui devrait avoir quelque poids auprès de la Chambre, lorsqu'il s'agit de décider si oui ou non le bill doit être renvoyé devant le comité.

Je ne prétends nullement que les membres du comité n'étaient pas en nombre suffisant à la réunion en question. Je suis moi-même arrivé dans la salle du comité quelques instants avant que le vote ne fût pris, à temps toutefois pour entendre les arguments que l'honorable député d'Algoma a soulevés contre la mesure. Conséquemment, je ne suis pas en état de savoir quelle est la longueur des discussions qui ont eu lieu, mais j'étais plus ou moins au courant de la question avant mon entrée dans la salle des délibérations. Toutefois, je puis affirmer que les membres du comité étaient en nombre suffisant, il n'y a aucun doute quant à cela, mais je crois devoir ajouter que les dispositions essentielles de la cause elle-même sont d'une nature telle que si la Chambre voulait me permettre de les passer brièvement en revue, je me ferais fort de la convaincre que l'attitude qu'a prise le comité est insoutenable. Le comité a pris sur lui de créer un précédent regrettable, si l'on ne peut trouver un moyen de le faire revenir sur sa décision.

M. BOYCE: Supposons que le projet de loi soit renvoyé devant le comité et qu'il y soit délibéré de nouveau, mais que les membres du comité soient bien moins nombreux qu'à la dernière réunion, quelle raison mon honorable ami pourrait-il invoquer alors pour avoir fait renvoyer la mesure devant le comité?

M. MEIGHEN: Je retorquerais que ceux qui se sont opposés à l'adoption du bill, à la dernière réunion, ont compris qu'ils avaient commis une erreur et qu'ils se sont abstenus. Du moment que l'avis est donné qu'un bill est renvoyé devant un comité, il reste un délai raisonnable pour avertir de la chose tous les membres du comité, et il n'y a rien qui puisse empêcher qu'ils ne soient présents à la réunion. Je puis affirmer que ceux qui s'intéressent à l'adoption de cette mesure seront heureux de voir là tous ceux qui voudront y venir, qu'ils soient partisans ou adversaires du bill, et qu'ils seront heureux de le voir étudier dans ses dispositions essentielles.

M. BURNHAM: Mon honorable ami serait-il satisfait si le comité rejetait de nouveau le bill; alors pourquoi n'est-il pas satisfait dès maintenant?

M. MEIGHEN: S'il est prononcé un jugement défavorable, je donnerai ma décision à cet égard. Je ne saurais dire ce qui provoquera ce jugement; il est possible qu'il surgisse des raisons spéciales, mais si le député de Peterborough-ouest veut bien se dépouiller de tous les préjugés qu'il peut maintenant nourrir et appliquer à l'étude de la question toute l'intelligence à sa disposition, je crois qu'il s'en tiendra au jugement qu'il a prononcé sur le fond du projet de loi. Si le président déclare que le règlement ne m'autorise pas à discuter le droit de cette compagnie canadienne à la jouissance du nom sous lequel elle a fait jusqu'ici ses opérations dans les six provinces du Dominion et dont on cherche maintenant à la dépouiller, je m'abtiens de toute critique; je m'incline devant la décision, mais je demande qu'elle soit respectée durant tout le cours du débat.

M. J. E. ARMSTRONG: Avant que la motion soit mise aux voix, je tiens à déclarer qu'à titre de membre de ce comité j'ai voté le rejet de cette mesure, et je repousse énergiquement l'insinuation du député de Kingston (M. Nickle) affirmant que les députés qui ont voté ce rejet ont obéi à une influence quelconque, ou qu'on les a invités à se rendre à l'assemblée du comité. Pour mon propre compte, je désire déclarer catégoriquement qu'on ne m'a nullement invité à me rendre au comité et à voter; j'ai agi en pleine liberté. Je dois ajouter que je repousse avec tout autant d'énergie une affirmation similaire formulée par le député de Brantford (M. Cockshutt) devant le comité. Je m'étonne que ces honorables collègues se permettent pareilles affirmations, car elles s'adressent également à des membres du comité qui, j'en suis convaincu, s'y sont rendus dans la pensée d'obéir consciencieusement à leurs convictions.

(On adopte la motion.)

1re LECTURE

1. Du bill (n° 156) déposé par M. Ames, tendant à faire droit à Frederick Joseph Campbell.

2. Du bill (n° 157) déposé par M. Schaffner, tendant à faire droit à Elizabeth Chaussé.

3. Du bill (n° 158) déposé par M. McCraney, tendant à faire droit à Béatrice Mae Stinson Fotheringham.

4. Du bill (n° 159) déposé par M. Douglas, tendant à faire droit à Eva Jane Bateman.

5. Du bill (n° 160) déposé par M. Douglas, tendant à faire droit à Florence Rolf.

OBSERVATIONS AU SUJET D'UNE ERREUR DANS UNE CARTE DU DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR.

M. EMMERSON: Je tiens à signaler au Gouvernement une erreur manifeste et inexcusable qui s'est glissée dans une carte publiée par le département de l'Intérieur, indiquant le nombre de banques autorisées au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Ecosse et dans l'île du Prince-Edouard. Sur cette carte, Lawrencetown figure à l'est d'Halifax, comté d'Halifax. Lawrencetown se trouve dans le comté d'Annapolis.

M. BORDEN: L'honorable député vient précisément de nous prouver le danger du demi-savoir. Il existe un Lawrencetown, à l'est d'Halifax, au comté d'Halifax, tout comme il existe un Lawrencetown au comté d'Annapolis.

M. EMMERSON: Je ne sache point que Lawrencetown, au comté d'Halifax, soit doté d'une banque. C'est l'administrateur d'une importante banque de l'Est canadien qui m'a transmis cette carte. En me signalant cette erreur, il me dit que le Lawrencetown où est situé la banque se trouve au comté d'Annapolis, et non pas au comté d'Halifax, comme l'indique la carte.

M. BORDEN: Votre observation est parfaitement exacte.

M. EMMERSON: Cette carte est donc inexacte dans cette mesure-là même. Je signale cette erreur au ministre de l'Intérieur, vu qu'on distribue ces cartes par tout le pays, et que j'en ai moi-même reçu un exemplaire. Lawrencetown, comté d'Annapolis, est une importante localité; mais j'ignorais l'existence de Lawrencetown, comté d'Halifax.

M. BORDEN: C'est sans doute la similarité des noms qui a produit cette confusion.

LE CANAL SAINT-PIERRE.

M. KYTE: Le ministre intérimaire des Chemins de fer voudrait-il bien me dire s'il compte qu'on reprendra bientôt les travaux sur le canal Saint-Pierre. Il paraîtrait que par suite de la modification des plans, l'entrepreneur a été obligé de suspendre temporairement les travaux. Eu égard au chômage qui règne au pays, il est de souveraine urgence qu'on reprenne les travaux à aussi bref délai que possible.

M. J. D. REID: Il a fallu suspendre les travaux au canal Saint-Pierre, comme d'ordinaire, à cause du froid de l'hiver. Au cours de l'hiver, on a fait des forages en vue de l'écluse projetée; mais comme les matériaux rencontrés diffèrent de ce qu'on avait prévu, l'ingénieur en chef étudie maintenant la question de savoir s'il ne conviendrait pas de placer l'écluse ailleurs. Si on adopte ce plan, il faudra peut-être fermer le canal pendant une saison. J'ai discuté la chose avec l'ingénieur en chef, ce matin même, afin d'arriver à une décision à cet égard, en vue de la reprise des travaux à bref délai.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX COMPAGNIES FIDUCIAIRES.

Sur motion de l'honorable W. T. White, la Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, afin de délibérer le bill (n° 70) concernant les compagnies fiduciaires.

M. WHITE: D'ordinaire le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) désire connaître la nature des modifications apportées par le comité aux mesures en discussion, et je suis bien aise de pouvoir l'éclairer maintenant. Le comité a fait une étude des plus soigneuses et des plus approfondies de ce projet de loi et y a apporté plusieurs modications de moindre importance. Quelques-unes des importantes modifications proposées par des membres du comité figurent au texte. Qu'il suffise pour le moment de rappeler que ces modifications portent sur les points que voici: qualités exigées des directeurs, le quorum de rigueur aux assemblées des directeurs, la déchéance des actions faute de paiement des versements, la responsabilité des actionnaires envers les créanciers, la responsabilité des directeurs, les prêts aux directeurs et le placement des propres fonds de la compagnie. Le dernier amendement est la principale modification faite par le comité. L'avant-projet autorisait la compagnie fiduciaire à placer 40 p. 100 de son capital acquitté en immeubles ou locaux pour l'administration de ses affaires. Par suite de la modification apportée à cette disposition par le comité, la compagnie n'est autorisée maintenant à placer ainsi que 35 p. 100 du capital acquittté.

D'après les dispositions de l'avant-projet, la compagnie pouvait placer 25 p. 100 de son capital en actions de banques et de compagnies autorisées. L'amendement apporté par le comité n'autorise la compagnie à placer que 20 p. 100 de son capital versé et de sa réserve sur la garantie d'actions de banques autorisées ou d'actions et de valeurs de compagnies constituées en corporation. Cet article devient rétroactif après le 1er janvier 1917, et ainsi les compagnies de trust autorisées législativement jusqu'ici devront, sur les entrefaites, disposer leurs placements de manière à se conformer rigoureusement aux dispositions de la nouvelle loi.

Au cours de mes observations sur le projet de loi, à la 2e lecture, le chef de l'opposition m'a rappelé les fort larges pouvoirs accordés par le passé aux compagnies de trust autorisées par lettres patentes du département du secrétaire d'Etat, et m'a demandé de vouloir bien aller aux renseignements au sujet du nombre de compagnies déjà organisées, et cela afin de voir s'il serait possible de rogner les pouvoirs des compagnies non encore organisées, de manière à faire respecter les dispositions du nouveau projet de loi. Nous sommes allés aux renseignements à cet égard auprès du ministère du secrétaire d'Etat. Nous avons constaté que la plupart des compagnies étaient déjà organisées et avaient commencé leurs opérations. Quelques compagnies n'étaient pas encore organisées. Les modifications que le comité a apportées à l'article 66, se rattachant aux placements que peuvent faire les compagnies constituées en corporation sous le régime de la présente loi, ainsi que les dispositions relatives à la rétroactivité rogneraient les pouvoirs de toutes les compagnies non encore organisées et qui possèdent, en matière de placements, des pouvoirs plus étendus que cette Chambre ne jugerait utile de confier à des compagnies fiduciaires. Ainsi le comité a résolu la difficulté signalée par le chef de l'opposition.

Sur l'article 4 (constitution en corporation et organisation).

M. TURRIFF : De l'avis du ministre, serait-il possible de faire quelque arrangement avec les provinces au sujet de la constitution des compagnies de trust?

Depuis quelques années, un certain nombre de ces compagnies ont reçu l'autorisation législative dans les provinces de l'Ouest, quelques-unes de ces compagnies ne possèdant qu'un mince capital et n'offrent pas les garanties nécessaires. Quelquefois, on a payé des actions des compagnies de trust en leur transférant des contrats de vente comme si c'était de l'argent en caisse, bien qu'il soit fort possible que ces contrats représentent ou ne représentent pas des espèces.

La plupart du temps ces contrats de vente ne représentent pas dollar pour dollar en numéraire.

En pareilles circonstances, le résultat est un capital acquitté d'un chiffre élevé en apparence, mais qui en réalité n'est pas aussi élevé que le chiffre qui figure au texte de la loi d'autorisation à titre de capital acquitté. Une des législatures provinciales de l'Ouest ayant décrété que seules les compagnies de trust pourraient remplir la fonction de syndic officiel, il arriva qu'une compagnie qui n'était pas fiduciaire exerçait ses fonctions à titre de syndic officiel. Elle s'organisa immédiatement comme compagnie de trust au capital de $5,000, dont moins de $2,000 ou de $3,000 étaient versés. Cette compagnie remplit aujourd'hui la fonction de syndic officiel, et annonce qu'elle fait affaires à titre de compagnie de trust pour autres fins de fidéicommis, bien qu'elle ne possède pour ainsi dire pas de capital. Le public crédule peut facilement se laisser induire à erreur à cet égard. Bien que le Parlement, je suppose, soit impuissant à prendre une initiative qui puisse remédier à cet état de choses, le Gouvernement pourrait sans doute arriver à quelque résultat en se consultant avec les procureurs généraux des provinces, afin d'en venir à une entente amicale tendant à ce que les compagnies ne puissent se poser ainsi devant le public à moins qu'elles ne possèdent un capital suffisant et qu'elles ne soient soumises aux restrictions voulues.

M. W. T. WHITE: L'honorable député le sait, il y a concurrence de juridiction en matière d'autorisation de compagnies de trust. Le Gouvernement fédéral a juridiction et chaque province a aussi juridiction en la matière, de sorte que le gouvernement du Dominion, de droit, ne saurait toucher aux lois des provinces. La question a été soulevée, je crois, à l'étape de la 2e délibération du projet de loi, et j'ai déclaré que j'avais reçu des communications des procureurs généraux de deux ou trois provinces s'informant de façon générale de la nature de la loi que nous nous proposions de présenter.

Ils désiraient évidemment l'avoir sous les yeux, en vue de quelques lois similaires

qu'ils songeaient à adopter au bénéfice de leurs provinces respectives. Nous expédions des exemplaires de ce projet de loi aux procureurs généraux; mais au delà de cela, nous ne saurions empiéter sur leur juridiction en matière de législation provinciale. Tout au plus pouvons-nous suggérer certaines choses. Nous pourrions peut-être le faire, en expédiant le bill, sous le pli d'une lettre; mais toute initiative de notre part qui sentirait l'empiètement serait mal interprétée et mal comprise.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a un autre moyen de faire déterminer la juridiction respective du pouvoir fédéral et des autorités provinciales en matière d'autorisation de compagnies. Le Gouvernement précédent avait soumis la question aux tribunaux. J'ignore où en est rendue l'affaire aujourd'hui; mais la situation demeurera toujours tendue, il y aura toujours conflit d'intérêts et danger de complications, tant que nous n'aurons pas été parfaitement éclairés, soit par voie législative, soit par le jugement des tribunaux sur la juridiction des provinces en matière de constitution de compagnies.

Aujourd'hui même est venu en délibération devant la Chambre le bill relatif à une compagnie qui a reçu la personnalité civile au Manitoba. Cette compagnie reconnaît qu'une charte fédérale offre plus de sécurité qu'une charte provinciale. Toute compagnie qui désire étendre le cercle de ses opérations au delà des frontières provinciales devrait, à mon avis, obtenir une charte fédérale. Nous avons permis aux provinces d'accorder des chartes aux compagnies, et plusieurs de ces compagnies ont obtenu des pouvoirs aussi étendus que ceux qu'on peut obtenir du Parlement fédéral. Le ministre pourrait-il me dire où en est rendu le procès entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux touchant le pouvoir d'autoriser législativement les compagnies? La cause a-t-elle été instruite, oui ou non?

M. W. T. WHITE: Si je ne me trompe, la cour suprême a rendu sa décision à cet égard, et l'affaire est portée en appel devant le conseil privé. Je n'ai jamais supposé que le pouvoir fédéral ou les autorités provinciales s'en tiendraient à la décision de la cour suprême, bien que ce tribunal ait droit à tout notre respect. Je ne saurais guère faire de déclaration à cet égard, sans avis préalable.

Sir WILFRID LAURIER: Le solliciteur général (M. Meighen) pourrait peut-être nous dire en quelle situation se trouve ce litige. La cour suprême a rendu, paraît-il, un jugement affirmant le droit du gouvernement fédéral à l'encontre des provinces. Est-ce exact?

M. MEIGHEN: A mon grand regret, je ne saurais éclairer le très honorable député à cet égard. Depuis mon entrée en fonction, la question ne m'a pas encore été soumise.

Sir WILFRID LAURIER: Le solliciteur général n'a peut-être pas fait preuve d'une grande diligence en allant aux renseignements à cet égard, et mon observation ne s'applique pas à lui seul, mais au Gouvernement dans son ensemble. On n'a pas apporté la diligence voulue pour faire régler la question de façon ou d'autre. Il existe, je le sais, divergence d'opinion entre les provinces et le pouvoir fédéral, et les provinces soutiennent énergiquement qu'elles ont juridiction pour autoriser législativement les compagnies. Le Gouvernement n'a pas fait preuve de la diligence voulue pour faire décider la question. Le seul moyen d'obtenir une décision est de renvoyer l'affaire au comité judiciaire du conseil privé, et si le solliciteur général n'a pas le renseignement voulu, il devrait s'efforcer d'obtenir le règlement de la question d'une manière définitive.

M. MEIGHEN: Je le sais parfaitement, les tribunaux ont été saisis de cette question et de nombre d'autres litiges entre le gouvernement fédéral et les provinces, litiges dont quelques-uns sont de mon ressort dans une certaine mesure et d'autres, d'une façon absolue. Mais la question en discussion ne figure pas parmi ces litiges. Ce qui ne veut nullement dire que quelque membre du cabinet ne puisse pas en être chargé.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami est encore jeune et il n'a pas encore blanchi sous le harnais. Il a une belle occasion de s'immortaliser, en faisant décider cette question d'une façon définitive.

Sur l'article 6 (bill modèle).

Sir WILFRID LAURIER: Tous ces articles figurent sans doute dans le texte primitif? Il ne s'y trouve rien de neuf?

M. WHITE: Non, sauf certaines modifications par le comité.

Sur l'article 29 (appels de versements).

M. TURRIFF: Le minimum du capital social est fixé à $250,000. Est-il décrété plus loin qu'une certaine partie du capital social doit être versée avant que la compa-

gnie soit autorisée à commencer ses opérations?

M. WHITE: Je prie l'honorable député de se rapporter à l'article 13 qui dispose que la compagnie doit avoir $100,000 dans une banque autorisée.

Sur l'article 34 ("share warrants").

Sir WILFRID LAURIER: Je prierais le ministre de nous donner quelque éclaircissement au sujet des "share-warrants."

M. W. T. WHITE: Le chef de l'opposition le sait sans doute, il y a un double mode de transfert en vogue pour les actions d'une compagnie autorisée; en réalité, c'est le même mode de transfert, mais la formule diffère dans les deux cas. Le porteur d'actions d'une compagnie autorisée au Canada peut être inscrit sur les livres de la compagnie à titre d'actionnaire et se faire délivrer un certificat de titres qui est en réalité un récépissé ou une reconnaissance du fait qu'il est actionnaire de la compagnie. Ce certificat de titres, s'il ne porte pas de procuration au dos, n'est pas négociable. Si l'actionnaire désire transférer les actions qu'il détient dans cette compagnie, il signe une procuration, et celui à qui il vend les actions porte cette procuration au bureau de la compagnie et y opère le transfert au nom de la personne à qui il veut céder ses titres. Le transfert est ainsi complété et la propriété de l'action passe de droit au cessionnaire dans le transfert. Pour plus de commodité, les certificats de titres que je viens de mentionner portent souvent au dos une formule de procuration en blanc. Du moment que cette formule de procuration en blanc est signée par celui au nom duquel le certificat est inscrit, le certificat passe de main en main, donnant à chaque porteur successivement le droit d'un actionnaire pour le transfert des actions sur les livres de la compagnie. Ce certificat porte le nom de certificat d'inscription. La transaction est absolument semblable à l'autre, sauf qu'il ne figure pas de procuration sur le premier certificat de titres, comme il y en a sur le deuxième, et que le premier ne passe pas de main en main et n'est nullement négociable. Voilà les deux modes de transfert d'actions au Canada ou en Grande-Bretagne.

Sur le continent, le "share-warrant" est fort en vogue. Le "share-warrant" est en réalité le certificat de la compagnie attestant que le détenteur est porteur de tant d'actions.

M. EMMERSON: Non pas le porteur, mais qu'il a droit à ces actions.

[M. Turriff.]

M. WHITE: Oui, j'ai employé le mot "porteur" comme synonyme d'"actionnaire". Un share-warrant au porteur est un récépissé certifiant que le porteur a droit à tant d'actions ou est le possesseur de tant d'actions et a droit de recevoir les dividendes sur ces actions, quand ils ont été déclarés. Le share-warrant au porteur est négociable; il est remis de la main à la main comme un titre au porteur. Par exemple, si mon très honorable ami était le détenteur de dix actions en vertu d'un share-warrant au porteur et désirait les vendre à une autre personne, il pourrait céder son titre en délivrant simplement à l'acheteur son share-warrant au porteur. Il est important sans doute que la compagnie ait un registre et un registre bien tenu de tous les share-warrants existants qui peuvent être émis. Le porteur d'un récépissé ordinaire ou certificat d'inscription de titres pour un certain nombre d'action d'une compagnie dépose son récépissé et fait une demande pour qu'on émette en sa faveur un share-warrant représentant le même nombre d'actions. Après avoir annulé le ou les récépissés de titres, la compagnie lui délivre un share-warrant. Elle n'a plus alors dans son registre le nom de son actionnaire et le share-warrant passe de main en main. On nous a demandé très souvent d'introduire dans des lois spéciales et dans la loi générale des compagnies des clauses relatives au share-warrant, afin de satisfaire aux besoins du capitaliste européen qui sans cela serait obligé d'envoyer une procuration ou un certificat d'inscription de titres de ce côté de l'océan et de faire le transfert au nom de la personne à laquelle il a vendu. Quant à moi, personnellement, je ne vois pas de motifs sérieux pour introduire dans une loi autorisant les compagnies fiduciaires une disposition relative aux share-warrants, mais il y a eu des compagnies fiduciaires qui ont été autorisées avec le pouvoir d'émettre des share-warrants, parce qu'elles obtiennent une partie de leur capital du continent européen, et alors j'ai pensé qu'il était préférable, puisque la question se posera certainement encore, de conférer ce pouvoir aux compagnies autorisées en vertu de cette loi. Les directeurs ou les actionnaires ont le privilège d'adopter, par règlement, un système différent et de décider que des share-warrants ne seront pas émis. Si les actionnaires adoptent un règlement décidant qu'on émettra des share-warrants, je ne vois pas que le public pourrait en

souffrir en quoi que ce soit. Mon sous-ministre adjoint attire mon attention sur le fait que l'action doit être entièrement payée avant l'émission d'un share-warrant.

M. EMMERSON: J'ai des préventions très forte contre l'introduction de cette disposition dans une loi de ce genre, surtout en raison du secret qu'elle entraîne. Les actionnaires de toutes les compagnies autorisées au Canada devraient être exposés au grand jour pour que quiconque désire se renseigner ou qui a le droit de savoir puisse connaître le personnel qui constitue une compagnie. Si j'étais actionnaire d'une compagnie, je pourrais en vertu de cette disposition déposer mon récépissé de cent actions par exemple et recevoir un share-warrant qui en tiendrait lieu. Mon nom serait effacé du registre de la compagnie à titre d'actionnaire. Les actions ainsi déposées sont suspendues et restent tant que les share-warrants émis pour les remplacer sont en circulation. Le share-warrant peut passer de main en main et de continent à continent et personne ne sait où ils sont, parce que l'identité des porteurs n'est pas assurée. C'est peut-être un avantage pour ceux qui vivent à l'étranger et pour les nécessités exposées par le ministre des Finances, mais ce n'est pas dans l'intérêt du public et ce n'est pas applicable aux conditions de notre pays. Cette disposition ne devrait pas être introduite dans une loi générale, tant qu'on ne l'aurait pas fait entrer dans notre loi des compagnies. Il y a eu quelques cas isolés de compagnies autorisées avec ce dispositif dans la loi, mais on ne les a autorisées que depuis un an ou deux. Si le Parlement doit adopter ce système, il devrait l'appliquer aussi bien et plus particulièrement à la loi des compagnies. Dans ce bill et dans celui des compagnies de prêts, la disposition a paru pour la première fois avec ce caractère d'ordre général. Cela vaut la peine que le ministre prenne en sérieuse considération si ce dispositif doit s'appliquer aux compagnies fiduciaires ou de prêts quand il ne s'applique pas d'une façon générale aux compagnies autorisées en vertu de la loi des compagnies. Le secret, les affaires mystérieuses ne sont pas admissibles dans l'intérêt public. Nous accordons à un groupe de personnes certains pouvoirs, quelquefois étendus et exceptionnels, et nous connaissons leurs noms quand l'entreprise est à ses débuts, mais il pourra arriver un moment où tous les renseignements disparaîtront quant à l'individualité des actionnaires ou au personnel de la compagnie. Le comité devrait donc hésiter avant d'accorder son approbation à cette proposition. Bien que le ministre ait pu étudier la question attentivement en raison du doute général relatif à la sagesse de cette mesure, il devrait hésiter avant de consentir à faire entrer en ce moment ce dispositif dans la loi et il devrait le supprimer pour les compagnies fiduciaires et pour celles de prêts. Nous ne l'avons pas adopté dans le passé pour les compagnies particulières.

M. NESBITT: Si nous l'avions adopté, quel mal cela aurait-il fait?

M. EMMERSON: Parce qu'il y a un secret. Il se peut que ce ne soit pas nuisible. Il ne m'est pas possible de désigner des conditions ou des circonstances qui prouveraient qu'il en soit résulté quelque mal, mais pour toute loi d'autorisation votée par le Parlement on devrait donner la plus grande publicité et toute la possibilité de se renseigner complètement.

M. W. T. WHITE: Je reconnais que mon honorable ami a raison de demander l'adoption d'une loi générale si le Parlement est décidé à permetttre les share-warrants. Mon honorable ami le ministre de la Justice étudie en ce moment un amendement à la loi générale des compagnies qui sera présenté à la Chambre dans quelques jours ou une semaine, pour permettre l'émission de share-warrants. Sans doute un changement de cette nature doit être étudié attentivement et sérieusement par le Parlement, mais la loi n'est pas nouvelle. La loi des compagnies anglaise, en vertu de laquelle les compagnies peuvent être autorisées en vue de tous les objets soumis à la juridiction législative du parlement d'Angleterre, a autorisé depuis longtemps l'émission des share-warrants.

Sir WILFRID LAURIER: Pour les compagnies fiduciaires?

M. WHITE: Je crois pouvoir répondre affirmativement, avec cette restriction que je n'ai pas étudié la loi d'une manière spéciale, mais les compagnies fiduciaires peuvent être incorporées par la loi anglaise des compagnies. La loi est générale; l'usage des share-warrants est bien admis en Angleterre et a été adopté à la suite des exigences des capitalistes du continent, dont j'ai déjà parlé. La garantie se trouve dans l'obligation imposée aux actionnaires d'adopter un règlement autorisant l'émission

des share-warrants. Je n'ai jamais entendu parler d'abus. On pourrait imaginer un cas où presque toutes les actions de la compagnie seraient représentées par des share-warrants, mais je crois que c'est peu probable. Comme je l'ai dit, en présentant cet article du bill, je n'ai pas été poussé par une idée particulière, mais par le fait que des compagnies fiduciaires avaient demandé cette autorisation depuis deux ou trois ans et que le Parlement la leur avait accordée. Comme j'avais résolu de préparer un bill comprenant toutes les demandes qui pourraient se présenter pour l'autorisation d'une compagnie fiduciaire, il m'a semblé que je ferais mieux d'y faire entrer les pouvoirs qui avaient été accordés par le Parlement. Personnellement, je crois que la disposition relative aux share-warrants sera insérée non seulement dans la loi fédérale des compagnies, mais dans toutes les lois des compagnies adoptées par les provinces du Canada. Ce sera rendu nécessaire par les demandes de share-warrants faites par les capitalistes du vieux continent.

Sir WILFRID LAURIER: Donneriez-vous ce pouvoir aux banques?

M. WHITE: J'hésiterais à le faire pour les banques et je ne vois pas la même nécessité pour une compagnie fiduciaire ou une compagnie de prêts que je la reconnais pour une compagnie commerciale ordinaire dont les actions servent à des transactions et quelquefois à des spéculations. Il n'est pas douteux que nous recevrons des demandes à l'occasion de bills spéciaux tendant à autoriser des compagnies fiduciaires, pour obtenir ces pouvoirs, car les capitalistes désireront vendre leurs actions sur le continent et voudront avoir des "share-warrants". Si un bill de ce genre était présenté, il est très probable qu'il serait adopté par la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: J'hésite à donner un avis affirmatif sur cette question qui est absolument nouvelle pour moi. J'admets qu'il est bon de faciliter les transactions sur les titres comme sur les autres objets de nécessité, car les actions sont des objets qui sont vendues chaque jour sur le marché et il y a de bons motifs pour que nous facilitions les transactions sur les titres. Je comprends qu'il y a des motifs sérieux pour que cette disposition s'applique aux compagnies ordinaires, mais pour les banques et les compagnies fiduciaires on peut soulever l'objection que la réputation de leurs actionnaires forme une des meilleures parts de leur actif. Le capital d'une compagnie est un actif pour ses créanciers. Si la liste entière des actionnaires d'une banque ou d'une compagnie fiduciaire n'apparaissait pas dans ses livres, ce serait un coup fatal donné à l'institution parce que, pour le public, la liste des actionnaires augmente sa valeur et sa réputation. Les compagnies fiduciaires deviennent un des systèmes les plus importants que nous possédions pour l'administration des successions. De jour en jour elles deviennent les administrateurs des fonds des orphelins, des mineurs, des veuves et d'autres. La réputation du directeur est le premier capital et celle des actionnaires en est le second; mais si vous adoptez pour système que toute la liste des actionnaires n'apparaisse pas dans les livres, je doute que le public éprouve la même sécurité qu'à présent à propos des compagnies fiduciaires. C'est la seule objection que je puisse voir pour le moment.

M. WHITE: Mon très honorable ami ne considère-t-il pas qu'il existe un motif suffisant pour qu'il ne se commette pas d'abus dans l'application de la loi, je veux dire que la compagnie regarderait les noms des actionnaires comme un actif important et ne permettrait pas que toutes les actions ou une partie d'entre elles fussent à un moment remplacées par des share-warrants. Si nous n'adoptons pas cette disposition maintenant, nous devrons l'insérer dans des bills spéciaux, de sorte qu'à moins d'objections particulières je pense que cette disposition devrait être maintenue.

M. TURRIFF: Il est prévu par cet article qu'un actionnaire ne peut pas être un directeur en étant titulaire de share-warrants. Un porteur ordinaire d'actions pourrait être nommé directeur, de sorte qu'il n'est pas possible que tout le capital se trouve représenté par des share-warrants.

M. SAMUEL SHARPE: Dans les compagnies ordinaires il y a, suivant moi, de nombreuses objections à l'usage des share-warrants. Les affaires se font maintenant en grande partie par l'intermédiaire de compagnies et l'intention de la nouvelle loi des compagnies est de donner une plus grande publicité aux affaires de ces compagnies. Les share-warrants vont annuler l'effet de cette intention; le public ne connaîtra pas les noms des actionnaires de ces compagnies. Il y a encore une autre objection à l'emploi des share-warrants. Les législatures provinciales perçoivent des droits de succession sur les propriétés des personnes décédées. Avec l'usage des share-warrants quelqu'un qui voudrait le faire

pourrait frauder le trésor de la province en prenant des share-warrants et en les passant aux membres de sa famille avant sa mort.

Le but et l'intention de notre loi du commerce ne devraient pas être de permettre aux compagnies et aux sociétés de cacher l'identité de leurs actionnaires, mais d'avoir plus de publicité; le seul objet de l'emploi des share-warrants est de créer le secret dans la transaction des affaires et de cacher l'identité des membres de la compagnie. Quoiqu'il existe dans la loi anglaise des compagnies une disposition relative aux share-warrants, l'usage n'en est pas très général dans le monde commercial anglais, bien que l'emploi en soit très répandu sur le continent. Une loi de ce genre est demandée par de riches compagnies brésiliennes ou autres qui veulent faire des émissions d'obligations et vendre leurs titres en Angleterre tout en cachant l'identité de leurs actionnaires. Quant à moi, je suis absolument opposé à l'usage des share-warrants.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable député d'Ontario-nord. La question est nouvelle; peut-être le ministre des Finances jugera-t-il qu'il est bon de laisser l'article en suspens pour qu'on puisse l'étudier davantage.

M. WHITE : La différence entre les récipissés de titres du chemin de fer Canadien-Pacifique, par exemple, et les share-warrants au porteur n'est qu'une question de forme. Mon honorable ami pourrait être le détenteur de vingt et une actions du chemin de fer Pacifique-Canadien et s'il me passait un récépissé de titres avec un endos en blanc je pourrais le transférer à B et il pourrait être passé à C et à D et ainsi de suite jusqu'à ce qu'enfin il arrive à être inscrit sous un nom quelconque. Le récépissé de titres est utilisé et continuera à l'être au Canada. Je ne crois pas que les share-warrants soient employés dans notre pays; en tout cas, ils ne sont pas beaucoup en usage. Le seul but de cette disposition est de se conformer aux exigences du marché européen où l'on n'est pas familier avec nos certificats d'inscriptions et où l'on demande des share-warrants pour rendre plus facile le transfert des titres. Quant aux droits de succession dont l'honorable député d'Ontario-nord a parlé, il s'agit d'établir si le défunt était ou non propriétaire de titres et la même chose se présenterait pour des obligations au porteur. Supposez que A meurt étant possesseur de $100,000 d'obligations au porteur. Il pourrait avoir transféré par simple cession ces obligations aux membres de sa famille ou au public; il s'agirait d'établir s'il était bien propriétaire de ces obligations ou s'il s'en est séparé pour frauder le trésor de la province. La même chose se produirait pour des share-warrants, aussi je ne considère pas que l'argument soit concluant. Je répète que le seul motif mis en avant pour demander ce privilège est de pouvoir contenter les exigences du marché européen. Nous tirons la plus grande partie de notre argent d'Angleterre, mais il en est venu beaucoup de Belgique et de France et les capitalistes de ces pays demandent des share-warrants au porteur. La question se présente sous cette forme: ferons-nous notre loi de façon à satisfaire leurs demandes? Si nous n'avions pas de dispositions légales pour leur donner satisfaction, ils ne seraient pas aussi disposés à faire des placements de capitaux. Il s'agit donc de savoir si nous voulons accorder des facilités qui permettraient au capitaliste du continent d'avoir le genre de document auquel il est habitué dans la jouissance de ses titres.

M. SAMUEL SHARPE: Le même but ne pourrait-il pas être atteint par l'installation d'un bureau de transfert à Londres? La loi anglaise des compagnies contient une disposition prévoyant l'établissement de services coloniaux de transfert. Si une compagnie anglaise veut vendre son capital dans une colonie quelconque, elle peut établir des services coloniaux pour le transfert des titres. Le seul argument en faveur de l'emploi de share-warrants, c'est qu'ils facilitent la vente du capital sur le continent. Si une compagnie canadienne veut transférer ou vendre ses titres sur les marchés d'Angleterre ou du continent, elle pourrait avoir un service de transfert à Londres ou sur le continent qui faciliterait le transfert des actions et qui en même temps ferait disparaître toutes les objections que l'on peut soulever contre l'emploi des share-warrants.

M. NESBITT: Je voudrais attirer l'attention du comité sur le fait que ces share-warrants ne sont émis que pour du capital entièrement versé. Non seulement ils donneraient une facilité aux gens du continent, mais ils seraient d'un grand avantage pour nos compagnies fiduciaires ou de prêts qui désirent se procurer de l'argent sur le continent.

Sur l'article 51 (les directeurs conjointement et solidairement responsables).

Sir WILFRID LAURIER: C'est un article très important. Quelle est la signification du mot "sciemment"?

M. WHITE: Mon très honorable ami est tombé sur un mot qui a été étudié avec grand soin par le comité; il a été inséré pour protéger les directeurs contre une responsabilité excessive. La rédaction de l'article du bill, quand il a été présenté pour la première fois, permettra de répondre à la question de mon très honorable ami. L'article disait:

Si les directeurs de la compagnie déclarent et paient quelque dividende lorsque la compagnie est insolvable, ou quelque dividende dont le paiement la rend insolvable ou diminue son capital, ils sont conjointement et solidairement responsables, tant envers la compagnie qu'envers les actionnaires individuellement et envers ses créanciers, de toutes les dettes de la compagnie alors existantes, et de toutes celles contractées subséquemment pendant qu'ils sont respectivement en exercice; mais si quelque directeur présent lors de la déclaration d'un tel dividende consigne immédiatement, ou si quelque directeur alors absent, consigne, dans les vingt-quatre heures du moment qu'il a eu connaissance de la chose et qu'il peut le faire, aux procès-verbaux du conseil de direction, sa protestation contre le dividende, et la fait insérer, dans les huit jours suivants, dans au moins un journal de l'endroit où la compagnie a son siège ou bureau principal d'affaires, ou, s'il n'y paraît pas de journal, dans un journal de l'endroit le plus voisin où il en existe un, ce directeur peut ainsi, mais non autrement, se libérer de cette responsabilité.

Le comité a considéré avec raison que cet article prévoyait une mesure excessivement sévère. Nous avons remonté à la source et nous avons constaté que cette disposition se trouvait dans les statuts du Canada, depuis 1877, mais elle n'était justifiée par aucun précédent anglais. Nous supposons qu'elle a été empruntée à une mesure américaine d'une nature très sévère. Après avoir étudié avec grand soin la mesure proposée, le comité a reconnu qu'elle était trop rigoureuse pour les directeurs. Si une compagnie est insolvable ou si un paiement doit la rendre insolvable, c'est dans les deux cas une question matérielle. Il résulterait par conséquent de cet article, interprété d'une façon étroite, qu'un directeur qui aurait coopéré à la déclaration d'un dividende quand la compagnie était en réalité insolvable, même sans qu'il en ait connaissance ou qui aurait coopéré à payer un dividende dont le versement aurait rendu la compagnie insolvable, sans qu'il ait connaissance de contribuer à ce résultat, serait néanmoins responsable en vertu des dispositions de cet article. Le comité a conclu en conséquence que c'était trop rigoureux et il a modifié l'article dans la forme suivante:

Si les directeurs de la compagnie déclarent et paient quelque dividende qui mette en danger ou diminue le capital payé de la compagnie, les directeurs qui sciemment ou négligemment concourent dans la déclaration ou le paiement d'un tel dividende qui met en danger ou diminue le capital payé de la compagnie seront conjointement ou solidairement responsables du montant de tel dividende comme étant une dette contractée par eux envers la compagnie.

C'est sous cette forme que l'article a été modifié par le comité.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que l'article ainsi modifié n'améliore pas le bill. Je suis plutôt porté à croire qu'il le gâte. D'après le bill tel que d'abord rédigé, le directeur qui payait un dividende lorsque la compagnie était insolvable ou payait un dividende rendant la compagnie insolvable était responsable. Pour ma part, je serais en faveur d'une semblable disposition. Je ne suis pas en état de dire ce qui arriverait dans les provinces de droit coutumier, mais sous le régime du droit civil, qui est celui que j'ai étudié, il ne serait pas nécessaire d'une loi spéciale pour tenir le directeur personnellement responsable.

M. WHITE: Même s'il n'y avait pas eu négligence de sa part et si la décision avait été hors de sa connaissance?

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que si les directeurs rendaient la compagnie insolvable par un acte d'administration, ils seraient responsables personnellement. Il n'en est peut-être pas ainsi sous l'empire du droit coutumier, mais je crois que le droit civil ne laisse aucun doute sur ce point. A mon sens, la première rédaction était la plus sage. Une compagnie fiduciaire peut avoir à administrer des successions dont le chiffre dépasse de dix ou vingt fois celui de son capital. Je crois que c'est une excellente manière de faire administrer les successions et que c'est même la meilleure, si tout se fait régulièrement. Ce qui rend ces compagnies si utiles et si précieuses, c'est la nature de leur administration, car on peut toujours leur demander les comptes les plus sévères. Je suis d'opinion que l'ancienne loi n'allait pas trop loin; mais puisque le comité a décidé de l'amender, je ne veux pas opposer ma manière de voir à celle du comité.

Il y a cependant un mot dans cet article, auquel je suis fortement opposé. C'est le mot "sciemment" qui se trouve dans la phrase suivante: "Les directeurs qui sciem-

ment ou par négligence rendent ou encouragent à rendre le dividende payable, seront personnellement responsables. Pourquoi dit-on "sciemment"? Qu'arriverait-il si un pareil cas se présentait? Le directeur, pris à partie, dirait: "Vous ne pouvez pas exiger que je sois au courant de tous les détails de l'administration; j'ai voté le dividende en me fiant aux rapports du caissier et des autres employés de la compagnie; j'ai agi avec une entière bonne foi". L'article ainsi amendé le déchargera de toute responsabilité. Le directeur mis en cause plaidera qu'il ne savait pas qu'il agissait illégalement. Je maintiens qu'il est de son devoir de savoir ce qu'il fait, quand il agit en sa qualité officielle. Il devrait être tenu responsable, sans pouvoir se mettre à l'abri en prétextant ignorance. Je crois que le mot "sciemment" devrait être retranché.

M. W. T. WHITE: Mon honorable ami admettra que si un directeur, dans le cas qu'il suppose, ne prenait pas la peine de se renseigner sur des questions qu'il est tenu de savoir, il serait coupable de négligence. Mon honorable ami observera que l'article dit: "Les directeurs qui sciemment ou par négligence, concourent". Un directeur ne pourrait pas s'excuser ni échapper à la responsabilité en disant simplement qu'il ignorait ce qu'il faisait. Il serait tenu responsable s'il était accusé de négligence. Je fais grand cas de l'opinion de mon honorable ami et je me rends parfaitement compte de ce qu'il a dans l'idée; il croit qu'avec une disposition de cette nature, il sera difficile de prouver qu'un directeur a agi en parfaite connaissance de cause et qu'il doit être tenu responsable. Cependant, je ferai remarquer que cet article est presque identique à l'article 58 de la loi des banques qui est ainsi conçu:

> Nul dividende non plus que nulle prime qui pourrait avoir l'effet d'entamer le capital versé ne peut jamais être déclaré. Si quelque dividende ou prime est ainsi déclaré ou rendu payable, les directeurs qui, volontairement et sciemment, concourent à cet acte sont individuellement et solidairement responsables du dividende ou de la prime, comme d'une dette due par eux à la banque.

Nous avons remplacé les mots "volontairement et sciemment" par les mots "sciemment ou par négligence" pour rendre la loi plus sévère. Pour l'information de mon très honorable ami, j'ajouterai que dans l'affaire de Yarmouth, cet article de la loi des banques a permis au liquidateur de recouvrer des directeurs une somme importante qui avait été payée comme dividende en violation de la loi.

M. NESBITT: L'honorable ministre se rappelle sans doute que lors des délibérations en comité, je me suis opposé au mot "sciemment", exactement pour les raisons que vient de donner l'honorable chef de l'opposition.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 70 (enquêtes).

M. MARCIL: Je désirerais savoir si les compagnies à fonds social, autorisées par le gouvernement fédéral, sont soumises à un contrôle ou à une inspection quelconque. Il existe, par exemple, une compagnie qui vend des obligations du Panama dans la province de Québec; une autre annonce dans les journaux des concours de devinettes et gagne beaucoup d'argent.

M. AMES: Quel est le nom de la compagnie qui vend des obligations du Panama?

M. MARCIL: La "Provident Financial Association, Limited", autorisée par acte du Parlement fédéral, en 1905. L'an dernier j'ai signalé le cas au surintendant des assurances et au ministre de la Justice. Des circulaires que l'on a répandues dans mon comté et dans différentes autres parties de la province de Québec disent que ces obligations sont garanties par le gouvernement français. Elles sont vendues aux cultivateurs $52, par versement ou $40 comptant; l'acheteur participe aussi à un tirage dont la date est annoncée. Le porteur d'une obligation peut gagner jusqu'à $96,500.

M. MURPHY: Cette compagnie est-elle autorisée par le Parlement fédéral?

M. MARCIL: Oui; elle a été autorisée en 1905. Le 13 mars 1913, j'ai écrit au surintendant des assurances, à ce sujet, et voici sa réponse:

> J'ai reçu votre lettre du 13 courant. La "Provident Financial Association, Limited", a été autorisée par un acte du Parlement du Canada, en 1905, mais elle n'est pas tenue, par sa charte, à faire rapport de ses opérations au ministre des Finances. Quant aux obligations dont il est question dans la circulaire qui accompagne votre lettre, je n'en connais absolument rien. Si les tirages en question constituent une loterie, ceux qui y prennent part peuvent être poursuivis sous l'empire du Code pénal.

Il s'agit évidemment d'une simple loterie. Il se vend de grandes quantités de ces obligations du Panama dans mon comté; elles sont achetées par des gens qui ne connaissent pas mieux. Ce qui inspire surtout de la confiance aux acheteurs, c'est qu'il est dit, sur le certificat, que la compagnie est autorisée par le gouvernement canadien.

J'ai aussi signalé le fait au ministre de la Justice et voici la réponse que j'ai reçue:

Ottawa, 19 avril 1913.

Cher monsieur,—Les documents que vous me communiquez ne donnent pas assez de renseignements pour que je puisse dire si les obligations du Panama dont il est question dans la **circulaire que vous m'adressez**, constituent un placement légitime ou non; de plus, je n'aimerais pas à me prononcer sur la valeur d'obligations étrangères. Je me rappelle que des loteries ont été autorisées en France, pour aider à la construction du canal de Panama, mais j'ignore si les obligations dont vous parlez ont quelque rapport avec ces loteries. Il va sans dire que la loi canadienne interdit les loteries.

A vous sincèrement,

(Signé): Chas. J. Doherty.

Je n'ai plus entendu parler de la question, mais je sais personnellement qu'un certain nombre d'obligations a été vendu. Pendant le mois de mars, les journaux de Montréal et de Québec ont publié de grandes annonces. J'en ai une ici qui est prise d'un journal français; elle a pour titre: "Grand concours-devinette". Un grand dessin représente un chariot romain, traîné par quatre chevaux et portant une déesse qui tient à la main une corne d'abondance d'où s'échappe une avalanche de pièces d'or. Dans le dessin sont dissimulées quatre figures de femmes. Le lecteur est invité à les découvrir. Voici quelles sont les récompenses offertes:

Grand concours—Devinette.

Nous donnerons, absolument gratuitement, à toute personne qui nous enverra la solution de cette devinette, cent actions dans notre syndicat minier, formé dans le but d'acquérir et d'exploiter une des plus riches mines d'or de la province de Québec, avec le droit de participer aux $10,000 en or qui seront distribués en prix parmi les membres de notre syndicat.

Viennent ensuite les conditions. La compagnie porte le nom de "Chesham Gold Mine Promoters, Limited". L'annonce ajoute:

Ces dix mille dollars seront distribués, gratuitement, parmi les membres du syndicat.

Il y a 811 prix distribués comme suit:

	En or.
Un prix	$ 5,000
"	1,000
"	500
"	200
"	100
Deux prix	50
Quatre prix	25
Cent prix	10
Deux cents prix	5
Cinq cents prix	2
811 prix.	$10,000

Les conditions du concours sont les suivantes:

A toutes les personnes qui nous enverront la solution exacte de cette devinette nous donnerons, gratuitement, cent actions dans notre syndicat, avec le droit de participer à cette distribution de $10,000 entre les membres du syndicat. Tout ce que vous avez à faire, c'est de tracer une croix sur les quatre figures qui se trouvent dans ce dessin et de nous l'envoyer, avec une pièce de cinq cents, pour couvrir les frais de port. Ecrivez votre nom très lisiblement, ainsi que votre adresse. Cette offre est sans précédent et est faite dans le but d'annoncer notre syndicat. Ne manquez pas d'écrire votre nom très lisiblement et de mettre dans votre lettre une pièce de cinq cents qui vous permettra de prendre part à ce concours.

Un citoyen de Montréal, qui s'intéresse à ces questions et qui m'a fourni ces renseignements, prétend tenir de bonne source que le premier jour après l'ouverture de ce concours, le 16 février, la compagnie a reçu 1,300 pièces de 5 cents et le lendemain, un mardi, 2,200 pièces de 5 cents, le mercredi, 4,400. Toute l'affaire me paraît être une fraude gigantesque. L'annonce a paru d'abord dans les journaux de Montréal, puis dans les journaux de Québec. Le malheur, c'est que ces choses paraissent être faites sous le couvert de la loi. Cette compagnie a été autorisée le 26 janvier 1914, sous l'empire de la loi des compagnies. Je signale le cas tout particulièrement à l'attention du ministre des Postes (M. Pelletier). Cette compagnie a pour titre "Chesham Gold Mines Promoters, Limited". Que pensez-vous de donner cent actions dans un syndicat pour 5 cents? Il y a beaucoup d'autres cas semblables que je pourrais signaler à l'attention du ministre des Postes comme étant un abus des privilèges postaux. J'ai cru de mon devoir de mettre les ministres présents ici ce soir au courant de ce qui se passe. Ces compagnies ne sont soumises à aucune inspection et les mêmes faits peuvent se répéter.

M. W. T. WHITE: L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) vient de me passer le statut 4-5, Edouard VII. C'est le chapître 151 de ce volume qui autorise la "Provident Financial Association", mais dans les pouvoirs qui lui sont conférés, je ne vois rien qui l'autorise à faire les opérations dont parle mon honorable ami. Voici quels sont les pouvoirs en question:

La compagnie peut:

(a) Souscrire, acheter, donner en nantissement des débentures ou obligations de corporations, garanties par hypothèque ou mortgage ou autrement, et des valeurs fédérales, provinciales, britanniques, étrangères ou autres valeurs publiques, avec les privilèges ou droits y attachés, et en faire autrement commerce.

(b) Emprunter des fonds sur la garantie de mortgages, hypothèques, obligations ou autres valeurs appartenant à la compagnie.

Je ne vois là rien de répréhensible. Mon honorable ami prétend que cette compagnie a organisé des concours de devinettes. Je ne suis pas en état de dire si, en agissant ainsi, elle enfreint les dispositions du code pénal. Je crois qu'il ne serait pas possible d'obliger une compagnie possédant de pareils privilèges à faire au ministre des Finances un rapport indiquant la nature de ses opérations. Il est probable que les pouvoirs obtenus par lettres patentes n'ont également rien de répréhensible, mais la compagnie fait peut-être un usage illégal des pouvoirs qui lui ont été conférés. Il me semble que c'est au procureur général de la province de Québec qu'il faudrait signaler les prétendus abus dont parle mon honorable ami.

M. MARCIL: Je ne veux pas qu'il y ait de malentendu. Les obligations du Panama sont vendues par une compagnie instituée en vertu d'une charte spéciale.

M. WHITE: C'est celle qui est autorisée par le chapitre 151.

M. MARCIL: L'autre compagnie est instituée sous le régime de la loi générale des compagnies. Un homme sensé peut-il supposer qu'on lui livrera cent actions dans une mine d'or de la province de Québec pour 5 cents? Cependant, une foule de gens en achètent—4,400 actions ont été vendues dans une seule journée. Ces compagnies ne sont pas soumises à un contrôle suffisant. Si leurs opérations ne sont pas surveillées par les autorités fédérales, des dispositions devraient être prises pour les empêcher de tromper le public.

M. WHITE: Je me ferai un plaisir de signaler la chose à l'attention du Secrétaire d'Etat.

M. MARCIL: Je n'ai dans cette affaire d'autre intérêt que celui du public.

M. WHITE: Sans doute.

M. MARCIL: On m'a demandé de signaler ces annonces à l'attention du ministre des Postes pour qu'elles ne puissent pas être expédiées par la poste. L'autre compagnie dont j'ai parlé, celle qui vend des obligations du Panama, est peut-être la plus dangereuse de toutes.

M. LEMIEUX: Lorsque j'étais ministre, j'ai refusé le service des postes à la compagnie des obligations du Panama. Elle a chargé son avocat de plaider sa cause devant sir Allen Aylesworth qui était alors ministre de la Justice et celui-ci a décidé que la compagnie n'avait aucun droit d'émettre ces obligations et de les vendre au public. Un ordre à cet effet a été donné aux autorités postales, mais je suppose que la compagnie est revenue à la charge, depuis.

M. MARCIL: On a fait distribuer dans mon comté une circulaire dans laquelle il était dit qu'un citoyen de Rockland, près d'Ottawa, avait gagné une somme de $15,000.

M. PROULX: A-t-il été payé?

M. MARCIL: Je ne l'ai jamais su, mais de pareilles circulaires sont de nature à attirer d'autres victimes.

(Il est fait rapport du bill.)

COMPAGNIES DE PRETS.

Sur la motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances) la Chambre siège en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour étudier les articles du bill (n° 83) concernant les compagnies de prêts.

M. WHITE: Je ne crois pas nécessaire d'expliquer la nature générale de ce bill, vu que les remarques que j'ai faites au sujet du bill concernant les compagnies fiduciaires s'appliquent également à celui-ci.

(Il est fait rapport du bill.)

3e LECTURE DU BILL DE L'EXPORTATION DE LA FICELLE D'ENGERBAGE.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (ministre du Commerce) propose la 2e lecture du bill (n° 109), modifiant la loi de l'inspection et de la vente.

—Ce bill est calqué sur la résolution que le comité a discutée l'autre jour et au sujet duquel je crois que nous sommes tous d'accord.

(La motion est adoptée; le bill est lu une 2e fois, délibéré en comité, rapporté, lu une 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides sous la présidence de M. Blondin.

Subventions postales et aux paquebots.—Service à la vapeur entre les ports atlantiques canadiens et l'Australie et la Nouvelle-Zélande, $140,000.

Sir WILFRID LAURIER: Ce crédit est-il augmenté?

L'hon. GEORGE E. FOSTER (ministre du Commerce): Une comparaison entre les distances, dans ce service et celui de l'Afrique du Sud, donne les résultats suivants: distance entre Saint-Jean et Dunedin, service d'été, 15,656 milles; service d'hiver,

15,303 milles. Distance entre Montréal et Durban, 8,162 milles; entre Saint-Jean et Durban, 7,802. On voit que la distance entre le Canada et l'Australie est presque double de celle entre le Canada et le Sud Africain. Les dépenses sont conséquemment plus fortes et la compagnie qui a entrepris ce service a exigé une subvention plus élevée. Je n'ai pas accordé tout ce qu'elle demandait, mais j'ai consenti à augmenter la subvention de $20,000. Ce service nous a valu une augmentation de trafic assez considérable. En 1913, la valeur des marchandises d'origine canadienne, expédiées par cette voie, était de $3,364,000, soit une augmentation d'environ $500,000 sur le trafic de l'année précédente. Les exportations d'origine américaine, expédiées par la même voie, ont accusé une augmentation d'environ $270,000, soit une augmentation totale d'environ $750,000 dans une seule année. Ce service est surtout utile aux exportateurs des provinces de l'Est, vu que le long trajet par chemin de fer à travers le continent, rend presque tout commerce d'exportation impossible. Je suis bien aise de pouvoir annoncer à la Chambre que depuis deux ou trois mois le trafic transporté par ces navires a fait des progrès rapides.

Sir WILFRID LAURIER: Ce service a été établi à titre d'essai, il y a quelques années, parce que les fabricants et les exportateurs ne pouvaient pas facilement utiliser des chemins de fer transcontinentaux et les paquebots du Pacifique. Nous espérions que les résultats justifieraient la tentative et je constate avec plaisir que nos espérances se sont réalisées. Mon honorable ami a-t-il un relevé du trafic expédié par cette voie?

M. FOSTER: Je conseillerais à mon honorable ami de consulter la sixième partie du rapport du ministère du Commerce, qui traite des services subventionnés. Nous avons fait tout en notre pouvoir pour tenir un registre exact de tout le trafic, pour pouvoir établir des comparaisons entre les résultats de chaque année et constater les progrès accomplis. Les paquebots qui font ce service ont transporté l'an dernier les marchandises suivantes, d'origine canadienne:

Bois de construction, automobiles, et parties d'automobiles, carbure de calcium, chaises non montées, papier, cuir à semelles, instruments aratoires, claques, conduites en fer, quincailleries, animaux, épingles à linge, graines, pots à fruits, corsets, céréales, fils métalliques et orgues.

[M. G. E. Foster.]

Les marchandises d'origine américaine comprenaient:

Céréales, machines, automobiles et parties d'automobiles, rails en acier, orgues, bois de construction, pots à fruits, papiers à toiture, cirage de chaussures, fils métalliques et machines à coudre.

Les marchandises venant des Antilles consistaient en:

Café, cacao, piment et cassave.

Sir WILFRID LAURIER: Obtient-on des cargaisons de retour?

M. FOSTER: Nous n'avons pas de service de retour. Nous subventionnons les navires partant des ports canadiens à destination de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, mais, jusqu'à présent, la compagnie n'a pas cru pouvoir faire le service entre l'Australie et nos ports dans des conditions avantageuses. Lorsque les cargaisons sont déchargées en Australie et dans la Nouvelle-Zélande, les navires prennent ce qu'ils peuvent trouver, comme cargaison de retour, et généralement ces cargaisons sont destinées à des ports anglais. Les mêmes navires reviennent ensuite reprendre leur service régulier aux ports canadiens.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami a visité l'Australie l'an dernier. Bien qu'il n'y ait pas actuellement de cargaison de retour pour ces navires, les apparences permettent-elles de supposer, qu'avant longtemps, nous aurons un commerce raisonnable entre l'Australie et le Canada?

M. FOSTER: Oui. Le département du commerce a publié un autre document dans lequel sont donnés les détails de nos échanges avec les différents pays et mon honorable ami y trouvera ce que nous recevrons de l'Australie. Le trafic entre l'Australie et le Canada se fait actuellement, en grande partie, par le Pacifique et, jusqu'à présent, nous n'avons pas réussi à obtenir des cargaisons de retour pour les ports de l'Atlantique. Cependant, le trafic entre l'Australie et le Canada accuse une augmentation satisfaisante.

S'il était possible de conclure des arrangements provisoires pour certaines classes d'articles, le trafic serait beaucoup plus considérable. Nous en avons la preuve dans les résultats obtenus dans nos échanges avec la Nouvelle-Zélande. Nous avons avec ce pays un tarif de préférence mutuelle sur certains articles et le commerce, tant d'importation que d'exportation, fait des progrès rapides. Ce trafic n'est pas encore très considérable, cependant, il aug-

mente d'une manière remarquable et le Canada en retire des avantages appréciables, puisque nous exportons en Nouvelle-Zélande des instruments aratoires, d'autres machines et plusieurs articles manufacturés. Les industries de la Nouvelle-Zélande ne sont pas très développées et nos exportations d'automobiles augmentent rapidement. Notre commerce de papier a pris beaucoup d'extension; nous fournissons presque tout le papier que consomme la Nouvelle-Zélande et une grande partie de celui que consomme l'Australie, de sorte que l'on constate un progrès marqué dans l'exportation du papier, du fer, de l'acier et de certains autres produits. Nous pourrons aussi avoir un trafic de fruits assez important entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada, vu que les saisons de production ne sont pas les mêmes. A l'heure présente, l'Australie et la Nouvelle-Zélande achètent de grandes quantités de fruits dans la Colombie-Anglaise.

M. SINCLAIR: D'où partent ces navires?

M. FOSTER: De Montréal et de Saint-Jean.

M. SINCLAIR: Quelle route prennent-ils?

M. FOSTER: La route de l'Amérique du Sud, en passant par le Cap-Horn.

M. SINCLAIR: L'ouverture du canal de Panama changera-t-elle quelque chose à ce commerce?

M. FOSTER: Je ne crois pas que l'ouverture du canal de Panama abrège la distance d'une manière appréciable, mais il est impossible de prévoir ce qui arrivera.

M. SINCLAIR: L'ouverture du canal aura-t-elle pour effet de faire diminuer la subvention?

M. FOSTER: Oui, si cela diminue la distance.

M. LEMIEUX: Le ministre du Commerce n'est-il pas saisi d'une demande de subvention par une compagnie qui se propose d'établir un service entre le littoral est et le littoral ouest du Canada? Le ministre entend-il s'occuper de cette question?

M. FOSTER: Le département et le Gouvernement sont déjà saisis de plusieurs projets de la part de compagnies de paquebots qui désirent établir un service entre le littoral de l'est et le littoral de l'ouest, par voie du canal de Panama. Ces services ne sont pas et ne peuvent pas être des services postaux. Ils serviront exclusivement au transport des marchandises.

Personne ne sait ce qui arrivera quand le canal sera ouvert, mais je prévois que de nombreuses lignes de paquebots feront le service entre les ports européens et les ports canadiens du Pacifique, en passant par le canal de Panama. Il me semble qu'il serait possible de faire des arrangements avec quelques-unes de ces compagnies européennes, pour que leurs navires fassent escale dans nos ports de l'Atlantique. En tant que mon département est concerné, nous attendons les événements, pour avoir une idée plus précise de la situation, avant d'entreprendre de subventionner un service entre le littoral est et le littoral ouest du Canada.

M. SINCLAIR: En prévision de l'ouverture prochaine du canal, le ministre s'est-il occupé de donner la définition exacte du cabotage? A l'heure présente, sur le littoral de l'Atlantique, le cabotage s'étend du Labrador jusqu'à l'embouchure du fleuve des Amazones et pas plus loin. Des personnes intéressées dans le commerce maritime ont cherché à obtenir une définition plus étendue, qui permettrait aux navires qui font le cabotage d'aller jusqu'à la rivière Plate, dans l'Amérique du Sud. Plusieurs expéditeurs ont des intérêts jusque dans ces ports éloignés et je ne vois aucune raison pour qu'on ne leur permette pas d'étendre leur commerce jusque-là. Après l'ouverture du canal, si nous acceptons la doctrine qui semble prévaloir aux Etats-Unis, nous pourrons appeler cabotage un service entre le ports canadiens de l'Atlantique et les ports canadiens du Pacifique *viâ* le canal de Panama.

Je comprends qu'aux Etats-Unis un voyage de New-York à San-Francisco est une traversée côtière, bien qu'aujourd'hui on contourne l'Amérique du Sud et que, dans ce cas, le voyage ne se fasse que par des navires appartenant aux Etats-Unis. La question de définir une navigation côtière revêt beaucoup d'importance, dans le cas du commerce d'expédition canadien, et je me suis demandé si on l'avait signalé à l'attention de l'honorable ministre. Ce problème intéresse, tout d'abord, le ministère de la Marine et des Pêcheries, et j'ai, au cours de cette session, signalé le fait à l'attention de celui qui dirige ce département. On n'a pas agi, mais, tenant compte de l'ouverture du canal de Panama, je crois que le Gouvernement ferait bien de se préoccuper de ce qui se rattache à ce commerce de cabotage.

M. FOSTER: Tout d'abord et tout naturellement, je suppose qu'un voyage côtier est celui qui se fait sans interruption le long du littoral du pays auquel appartient le na-

vire qui le fait. Tel que le dit l'honorable député, les Etats-Unis ne tiennent aucun compte de restrictions semblables et, si je ne me trompe, leur navigation côtière s'exerce jusqu'aux Philippines et même plus loin. Ce sujet relève du ministère des Douanes plutôt que d'aucun autre département de l'Etat. Je ne crois pas qu'on a sérieusement étudié la question de définir le cabotage, mais, à la suite de l'ouverture du canal de Panama, cette question mérite certainement qu'on l'examine sur toutes ses faces.

Subventions pour le transport du courrier.—Service océanique entre la Grande-Bretagne et le Canada, $1,000,000.

M. MACDONALD: Puis-je demander au ministre ce que l'on fait à cet égard?

M. FOSTER: La convention présentement en vigueur expire à la fin de l'exercice, et l'on a entamé et poursuivi des négociations relativement à ce service, quant au prochain exercice. Je demanderai que ce crédit reste en suspens jusqu'à ce que je puisse soumettre à la Chambre tous les renseignements désirés.

M. SINCLAIR: Je voudrais conseiller à l'honorable ministre d'étudier l'opportunité d'établir une échelle de subventions séparée dans le cas des navires qui font ce service, échelle basée sur la vitesse de ces vaisseaux. Tout le monde sait qu'il importe grandement que nous ayons un service rapide. Aujourd'hui, les navires qui se partagent ce crédit ont différentes vitesses; si je ne me trompe, le "Victorian" et le "Virginian" filent 16 nœuds; les "Empresses" ont une vitesse de 18 nœuds environ, et je crois que la vitesse du "Calgarian" et de l'"Alsatian" est encore plus grande. La vitesse coûte de l'argent et ce serait encourager les propriétaires des navires qui font ce service, si on les indemnisait, à ce propos. J'estime qu'il serait d'excellente politique de tenir compte, lorsqu'on arrêterait de nouvelles conventions, de la vitesse des navires qui font ce service et d'accorder des subventions supplémentaires en vue d'assurer un service plus rapide.

M. FOSTER: En ce qui se rapporte au service du courrier, ce principe est parfaitement juste et on devrait s'y conformer; c'est, du reste, ce que l'on fait présentement dans un certaine mesure. Nous essayons d'établir une flotte de navires canadiens entre nos ports et ceux de l'Europe qui nous fournira la plus grande vitesse possible. La construction des navires qui composeront cette flotte se poursuit d'une façon satisfaisante, sinon, aussi rapide que certains d'entre nous aimeraient qu'elle fût. Le "Victorian" et le "Virginian" ont une vitesse déclarée de 18 nœuds, mais je ne crois pas qu'ils utilisent cette vitesse d'un littoral à l'autre. La vitesse de l'"Alsatian" est d'au moins 19½ nœuds, et l'on s'attend à ce que la vitesse du "Calgarian" soit un peu plus grande.

M. SINCLAIR: Quelle est la vitesse des Empresses?

M. FOSTER: De 18½ nœuds; le Royal-Edward" et le Royal-George" ont une vitesse de 19½ nœuds; donc, lorsqu'on utilisera le "Calgarian" pour faire ce service entre le Canada et l'Europe, ce navire aura une vitesse presque assurée de 19 nœuds par un temps assez favorable. Cela constituera un progrès, si l'on tient compte de l'ancien service, donnera beaucoup plus de satisfaction sous plusieurs rapports.

Service de steamers entre le Canada et Cuba, $25,000.

M. FOSTER: On n'a pas dépensé le crédit du dernier exercice. La dernière convention arrêtée a été celle conclue avec la ligne Elder-Dempster qui a abandonné ce service, il y a plus d'un an. On s'est demandé alors s'il convenait que nous eussions un service subventionné entre nos ports et ceux de Cuba; après un échange de correspondance avec les compagnies de transport maritime, j'ai reçu l'assurance que ces dernières accepteraient de faire ce service, si on leur accordait plutôt une subvention ce qui leur permettrait de faire un service régulier entre les ports canadiens et ceux de Cuba, au cas où elles auraient l'assurance qu'elles ne seraient pas exposées à la concurrence de compagnies de navigation subventionnées d'Halifax et de Saint-Jean. J'ai consenti, avec cette restriction qu'au cas où l'on constaterait que ce service n'était pas suffisamment efficace, je me réservais le droit d'établir un service subventionné. Ces compagnies ont fait ce service et je crois qu'elles ont répondu assez bien aux besoins des deux pays intéressés. Bien qu'on soit en droit d'espérer faire un commerce d'exportation à Cuba, nous avons contre nous la préférence accordée aux Etats-Unis. Nous n'importons pas grand'chose de Cuba.

M. SINCLAIR: Ne pourrait-on pas réunir à ce service celui des Antilles anglaises?

M. FOSTER: Non.

Service de navires entre le Canada et Terre-Neuve, $70,000.

M. KYTE: Ce crédit embrasse-t-il le service entre Halifax et Terre-Neuve?

M. FOSTER: Non, ce crédit est destiné au service entre Port-aux-Basques et Sydney, service quotidien, le dimanche excepté. Les deux nouveaux navires, le "Bruce" et le "Lintrose", ont une vitesse de 15½ nœuds et ils font le voyage entre Terre-Neuve et Sydney en moins de sept heures et demie. Quant aux états du trafic, je constate que, cette année, on a transporté des marchandises de provenance canadienne et dont la valeur a représenté $981,000, en chiffres ronds, tandis que les exportations de marchandises provenant des Etats-Unis se sont chiffrées, en valeur, à $288,232, et que la valeur totale de ce trafic indique une légère augmentation sur celle relevée en 1912. Les nouveaux navires n'ont fait ce service que durant une partie de l'année dernière. Le "Lintrose" remplaçant un navire moins puissant. Le transport des passagers et celui des marchandises indiquent une augmentation.

M. MACDONALD: J'ai eu l'occasion de visiter Terre-Neuve, au cours de l'été dernier, faisant la traversée de Sydney-nord à Port-aux-Basques. Le nouveau steamer est un superbe navire, et nous pouvons nous féliciter au sujet des moyens de communications établis entre le Canada et la plus ancienne colonie anglaise d'Amérique. Le service ne laisse aucunement à désirer. Il va sans dire qu'il a un rival puissant dans le service établi entre New-York et Terre-Neuve, par Halifax, et qui transporte à Terre-Neuve une immense quantité de marchandises des Etats-Unis. J'ignore si ce service est subventionné. Je mettrais en doute l'opportunité raisonnée de le subventionner, vu que la fin à atteindre est de répandre encore plus le commerce canadien et qu'une subvention, dans ce cas, serait de nature à favoriser réellement le commerce américain.

M. FOSTER: Ce service n'est pas subventionné.

M. MACDONALD: Il me fait plaisir d'apprendre cela. J'était porté à croire que des personnes d'Halifax, pour des fins locales, avaient pu demander au ministre de subventionner ce service. Je tiens à profiter de cette occasion pour dire au ministre qu'à mon avis la contribution de $10,000, annoncée par le premier ministre, il y a deux semaines, et destinée à secourir les habitants de Terre-Neuve qui ont perdu tout ce qu'ils possédaient, représente un don bien infime de la part du peuple canadien, étant données les circonstances. Depuis qu'on a annoncé cette contribution, il appert que le Southern Cross au sujet duquel on entretenait quelqu'espoir, a péri corps et biens. La vérité, c'est que l'on compte, aujourd'hui, à Terre-Neuve, une centaine de familles qui sont privées de ceux qui gagnaient le pain dont elles ont besoin. J'observe que la grande ville de Toronto vote $5,000 pour venir à l'aide de ces familles infortunées, somme qui représente la moitié de la contribution de tout le peuple canadien. Je sais parfaitement que, dans l'est du Canada, dans les centres commerciaux qui ont des relations d'affaires avec Terre-Neuve, la générosité particulière des gens se donnera libre cours, mais nous devrions nous montrer les voisins exceptionnellement dévoués de cette colonie-sœur. Avant tout et par-dessus tout, je crois que c'est le devoir spécial de tout le peuple du Canada de voter un montant qui aidera matériellement à faire disparaître les effets de cet épouvantable désastre. J'espère donc que le Gouvernement se montrera plus généreux et qu'il augmentera le chiffre de la contribution de $10,000 annoncée par le premier ministre, il y a deux semaines.

M. FOSTER: Mon honorable ami ne doit pas oublier que le Gouvernement fédéral ne connaissait pas l'étendue du désastre lorsqu'il a adressé le câblogramme offrant ses sympathies et son aide. Mais, depuis lors, les renseignements nous arrivent en plus grand nombre et plus précis, nous apprenant que le désastre est plus déplorable que nous l'avions cru d'abord. Bien que je veuille pas faire de promesse, je puis dire que le Gouvernement étudiera certainement cette question sous toutes ses faces. Nous sommes étroitement liés, sous tous rapports, à la population de Terre-Neuve, et une pareille catastrophe commande la pitié de toute la population du Canada.

M. SINCLAIR: A propos du transport des marchandises par les navires subventionnés, j'aimerais savoir si le ministre a arrêté un système lui permettant d'exercer la haute main sur les tarifs de ce transport. Le long du littoral on estime généralement que ces navires réclament des tarifs trop élevés. La tendance de subventionner les navires a pour effet d'éloigner des routes maritimes les goélettes et les autres embarcations qui servent au transport. Sur le littoral méridional de la Nouvelle-Ecosse, on trouvait, il y a quelques années, un grand nombre

de goélettes qui transportaient les marchandises, mais du moment que nous avons commencé à subventionner les navires qui voyagent entre Halifax et les ports de l'Est, les goélettes disparurent. Le résultat, c'est que certaines de ces lignes subventionnées ont élevé le tarif de transport des marchandises à un prix qu'on considère anormal le long du littoral. Lorsque le temps sera arrivé de renouveler ces conventions, l'heure sera venue, je crois, de voir à régulariser ce tarif. Si la loi ne nous permet pas de le faire, nous pourrions convenir avec ces compagnies de soumettre leurs tarifs au ministre qui pourra les approuver, avant qu'on ne les applique. Il y a quelques jours, j'ai reçu une lettre d'un électeur de mon comté au sujet des tarifs reclamés par le "Scotia", qui est un des navires subventionnés qui font le service du littoral de la Nouvelle-Ecosse. On m'a déclaré que, sous l'ancien tarif, on avait transporté un baril de farine d'Halifax à l'un des petits ports du littoral méridional pour 15 cents, ce qu'on ne peut faire, aujourd'hui, à moins de payer 28 cents. J'ai fait d'autres recherches et l'on m'a informé qu'il fallait ajouter 4 cents—coût de quaiage—aux 15 cents dont je viens de parler, ce qui représenterait 19 cents, sous l'ancien tarif, d'où il faut conclure que l'écart se trouve entre 19 et 28 cents. C'est une importante addition à faire, et j'ai reçu beaucoup de plaintes de cette nature. Je demanderais au ministre de dire s'il a exercé une certaine surveillance sur ces tarifs de transport dont je viens de parler.

M. FOSTER: Oui, et de deux façons différentes. D'abord, chacune de ces conventions contient une stipulation que mon honorable ami trouvera dans la dernière partie du rapport auquel je viens de faire allusion, laquelle disposition stipule l'exécution de ce service:

> Aux tarifs des transports des passagers et des marchandises que le ministre peut approuver de temps à autre.

Le ministre a la haute main. Nul de ces navires ne peut élever le tarif qui a été approuvé, dans une année précédente, sans obtenir d'abord l'assentiment du ministre à cette modification. L'autre façon de surveiller ce service, c'est d'avoir un fonctionnaire qui voyage sur toutes ces routes, au moins une ou deux fois pendant la saison de navigation, qui prenne note de tout et y attire l'attention du ministre. De cette fafaçon, nous nous trouvons à exercer sur ces services une surveillance assez étroite. Je ferai étudier la question que l'honorable député m'a signalée.

M. BLAIN: S'agit-il d'une nouvelle disposition?

M. FOSTER: On a ajouté ces dernières dispositions.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL RELATIFS AUX BREVETS DE THOMAS LEOPOLD WILLSON.

La Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour délibérer le bill (n° 130) concernant certains brevets de de Rudolf Goldschmidt, déposé par M. Fripp.

M. NESBITT: Quelqu'un expliquera-t-il ce projet de loi?

M. FRIPP: Ce bill embrasse huit brevets. M. Willson a exploité ces brevets près d'Ottawa et il a dépensé à cette fin un quart de million de dollars. Il lui faut, aujourd'hui, une installation plus considérable et une chute d'eau; il a émis dans ses intérêts quelques Américains qui ont acquis des chutes d'eau dans la province de Québec, je crois. Seuls deux de ces brevets n'ont pas été exploités, et l'on veut maintenant les utiliser de façon à ce qu'ils protègent quiconque les utilisera. Il n'y a rien d'anormal dans ce bill.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU BREVET DE RUDOLF GOLDSCHMIDT.

La Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour délibérer le bill (n° 135) concernant un certain brevet de Rudolf Goldschmidt, déposé par M. Fripp.

M. FRIPP: Le renseignement que j'ai reçu de l'avocat, dans ce cas, c'est que le docteur Goldschmidth est l'associé de Paulsen et Marconi, les inventeurs de la télégraphie sans fil. Par négligence, ce brevet est devenu caduc, en février dernier, et M. Rudolf Goldschmidt demande qu'on le renouvelle, en protégeant les droits de toutes les personnes qui ont pu entre temps avoir eu besoin du droit de l'utiliser.

M. MICHAEL CLARK: Un homme qui porte un nom pareil peut-il jamais agir à la légère?

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. OLIVER: Si l'on adopte ce projet de loi, en quelle posture se trouvera cet homme comparativement à celle où il se serait trouvé, s'il n'avait pas laissé tomber son brevet en échéance? Se trouve-t-il à obtenir un prolongement du temps que son brevet devait durer?

M. FRIPP: Oui.

M. OLIVER: Dans ce cas, je devrai voter contre ce projet de loi.

M. FRIPP: Personne ne se trouvera à souffrir de ce fait. Cet homme n'a pu, au cours de deux années, fabriquer l'article mentionné à ce brevet et, au moyen de ce bill, il bénéficie de cette disposition du statut relatif aux brevets d'invention qui stipule que si quelqu'un a obtenu du département le permis de fabriquer un article il peut mettre ce permis en pratique.

M. EMMERSON: Depuis nombre d'années, il a été de pratique pour cette Chambre de ne pas adopter de bills de cette nature, à moins que le ministre de l'Agriculture ne soit présent pour les expliquer. Je crois que cette coutume est excellente. Les projets de loi relatifs à des renouvellements de permis ne devraient jamais être adoptés par la Chambre, pendant l'absence du représentant du ministère de l'Agriculture.

M. FRIPP: Le sous-ministre de l'Agriculture assistait à la séance du comité et il a dit que l'on devait adopter ce projet de loi contre lequel le ministère n'avait aucune objection à soulever.

M. OLIVER: Cela n'explique pas exactement la posture où les membres de cette Chambre se trouvent vis-à-vis le pays. Chaque membre de cette Chambre est responsable à la population du Canada en ce qui à trait non seulement à la protection du droit public, mais encore à celle du droit particulier. Le fait qu'un comité de la Chambre a jugé bon de régler une question de droit public ou de droit particulier ne relève pas chacun des membres de cette Chambre de sa responsabilité à cet égard. Le Gouvernement est d'abord responsable de la mise en vigueur du statut relatif aux brevets d'invention. Si le ministre responsable veut déclarer de son siège, en cette Chambre, que ce bill est un projet de loi convenable qui protège efficacement et concurremment les droits de l'individu et ceux du public—pour emprunter une phrase du ministre—alors chacun des membres de cette Chambre se trouve relevé de sa responsabilité en l'affaire, il a rempli son devoir envers le public; mais à moins que la Chambre, siégeant en comité général, ou que le ministre intéressé n'exprime son sentiment, et jusqu'alors, les membres de la Chambre n'en restent pas moins responsables au peuple qui les a envoyés ici. Tout ce que je sais, c'est que ce projet de loi peut affecter les droits de certaines personnes qui m'ont élu, croyant que je protégerais leurs intérêts. J'ai le droit de savoir, sur la responsabilité du Gouvernement et sur celle du ministre, si c'est bien là le cas qui se présente, et je proteste très énergiquement contre l'adoption par la Chambre de bills semblables qui affectent naturellement et intimement les droits et particuliers et publics, sans que ceux à qui il incombe de ce faire n'assument la responsabilité qui leur revient.

M. CARVELL: C'est à peu près ce qui s'est passé, il y a dix ans, alors que j'ai protesté contre la hâte que l'on mettait à faire adopter par la Chambre les projets de loi relatifs aux brevets d'invention. Je dois avouer que mes protestations n'ont pas produit beaucoup d'effet, puisqu'il semble qu'on ouvre plus large chaque année la porte à des projets de loi de cette nature, et les choses en sont arrivées à ce point qu'un homme n'a plus à s'occuper de savoir s'il observe ou non la loi; tout ce qu'il lui faut faire, c'est de payer $200; alors son brevet est renouvelé. Le plus grand coupable d'entre les 221 membres de cette Chambre est peut-être mon honorable ami le représentant d'Ottawa (M. Fripp).

Je ne sais comment cela se fait; c'est peut-être parce qu'il est si prêt du siège du Gouvernement qu'on le choisit comme intermédiaire pour hâter l'adoption de bills de la nature de celui qui nous occupe en ce moment. Tel qu'expliqué par mon honorable ami le représentant d'Ottawa (M. Fripp) il peut exister une différence de principe entre le bill n° 130 et le bill n° 135. En 1903, le Parlement a déclaré dans sa sagesse, que, lorsqu'un brevet d'invention est émis, le détenteur peut faire insérer une disposition qui l'exempte de l'obligation de fabriquer en moins de deux ans, pourvu qu'il soit lui-même prêt à affermer ou à vendre à une autre personne le droit de fabriquer l'article breveté au Canada. On en agit ainsi dans le but de prévoir les cas où la vente ne serait pas très considérable; c'est le

cas principalement des machines très compliquées et très lourdes. Autant que je me rappelle, la loi veut que, soit au temps que le brevet est émis ou soit au cours des dix mois suivants, on peut adresser une requête au commissaire des brevets d'invention pour faire insérer cette stipulation. Dans le cas du bill n° 130 qui vient de subir l'épreuve du comité, après l'explication très lucide fournie par le député d'Ottawa, il se peut qu'un préjudice bien grand ne soit pas causé, parce que ce bill ne permet au detenteur du brevet que de conserver son privilège d'inventeur et cet homme doit accorder à un autre le droit de fabriquer l'article breveté.

Si je comprends bien l'explication qu'on a donné du bill maintenant en discussion, je suis porté à croire qu'il s'agit d'un principe tout à fait différent. Le statut canadien bien connu relatif aux brevets d'inventeurs, et ceux non moins bien connus des Etats-Unis et de la plupart des pays européens, exigent que le détenteur du brevet d'invention commence la fabrication de l'article breveté en deçà de deux ans et qu'il continue à fabriquer cet article de façon à ce qu'on puisse acheter celui-ci; dans le cas contraire, son brevet est nul. Un brevet est un monopole que le Parlement accorde à quelqu'un qui invente un article nouveau et utile. La loi du pays dit: Je protège cet homme jusqu'à un certain point; je l'encourage à consacrer ses connaissances et ses pensées à la recherche de nouvelles inventions et je lui accorde un monopole qui durera un certain nombre d'années, pourvu qu'il remplisse certaines formalités. L'homme qui nous occupe a fait preuve de nonchalance; il a permis que son brevet devînt fautif et le voici qui s'adresse à ce Parlement pour dire: J'ai été coupable; j'ai négligé mon devoir; je n'ai pas observé les dispositions de la loi, mais cela ne doit pas compter. Je paierai $200 et vous devrez me remettre dans la posture où j'étais lorsque j'ai obtenu ce brevet. Supposons qu'un voisin m'ait endossé un billet pour $1,000 et qu'au jour de l'échéance de ce billet je néglige de le présenter à l'endroit voulu et d'avertir de ce fait l'endosseur et que celui-ci dise: "Parce que vous avez négligé d'accomplir ce que la loi réclamait de vous, je n'acquitterai pas ce billet", ne se moquerait-on pas de moi, si je m'adresserais au Parlement pour lui demander de me remettre dans l'état où je me trouvais, pour la raison que j'aurais été négligent? Les deux cas sont identiques.

La façon dont on presse l'adoption par ce Parlement des bills relatifs à des brevets d'invention constitue une parodie de la justice et des droits du peuple. On a dit et répété, ici même, qu'on devrait enlever au Parlement le droit d'accorder des brevets d'invention. Pourquoi ne pas renvoyer toute l'affaire au département intéressé et permettre à ce dernier d'exercer d'une façon quelconque une discrétion qui est une discrétion? Il est fort bien pour mon honorable ami de dire que le sous-ministre de l'Agriculture assistait à la séance du comité au cours de laquelle on a débattu cette question. Je suppose que ce fonctionnaire assistait à la séance en question, mais le sous-ministre sait que ce Parlement accepte d'emblée et par douzaines les projets de loi relatifs aux brevets d'invention. Nous avons commis une erreur condamnable, lorsque nous étions à la tête des affaires du pays, et nos successeurs se rendent également coupables, sous ce rapport, maintenant qu'ils tiennent les rênes du pouvoir.

M. BURNHAM: Se trouve-t-il quelque chose qui empêche un homme d'obtenir un nouveau brevet d'invention?

M. CARVELL: Le statut dit . . .

M. BURNHAM: A part la loi, comme question d'équité?

M. CARVELL: Je puis affirmer ce que dit la loi. Cet homme ne peut obtenir un nouveau brevet, après que l'ancien qui est le même a été en vigueur durant un an. Au point de vue de l'équité, s'il n'utilise pas son privilège et si d'autres personnes ont fabriqué et acheté son article, il n'est pas juste que cet homme obtienne un nouveau brevet d'invention. Au cours de ma pratique d'avocat, j'ai eu, il y a cinq ou six ans, l'occasion de m'occuper d'une cause très importante où il s'agissait d'un Américain qui avait fait breveter, aux Etats-Unis et au Canada, une machine servant à l'équarrissage des billes de bois. Son premier brevet était encore en vigueur, mais cet homme ne s'en était pas servi, au Canada, au cours des deux années requises. L'un de mes clients dépensa environ $20,000 à la construction de cette même machine, ignorant que celle-ci était brevetée. Il s'était donné le mal de retenir les services d'un des avocats canadiens les plus versés dans cette question de brevets d'invention, d'un homme ayant un bureau, dans cette ville, et il l'avait chargé de rechercher l'origine du brevet. Cet avocat informa mon client que cet article n'était pas breveté. Le propriétaire

du brevet, une maison des Etats-Unis, constatant que l'on avait empiété sur son brevet, institua une poursuite en cour d'échiquier pour empêcher mon client de continuer la fabrication de cet article et de percevoir le paiement des droits régaliens. La lutte fut longue et fastidieuse, mais finalement nous remportâmes la victoire, parce que le propriétaire du brevet n'avait pas observé la loi. Je cite ce cas à mon honorable ami, à seule fin d'établir la nécessité qu'il y a pour nous d'énoncer un principe bien défini au sujet de cette question. Nous devrions renouveler ou refuser de renouveler ces brevets d'invention; si nous les renouvelons, nous devrons énoncer des règles raisonnables et renvoyer cette question au département qui devra la résoudre suivant sa discrétion.

M. FRIPP: L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) aparemment n'a pas compris; les observations qu'il a faites à propos du renouvellement des brevets d'invention ne s'appliquent pas à ces deux cas. Nous ne faisons ni plus ni moins que ce que le statut relatif aux brevets d'invention nous permet de faire: demander au commissaire, par l'intermédiaire du Parlement, le droit de renouveler ces brevets d'invention, d'après l'article 44 qui accorde à un tiers, quel qu'il soit, qui demande ce permis et qui établit qu'il a fabriqué l'article breveté, entretemps, le droit de fabriquer cet article dans l'intervalle. Mon honorable ami a fait allusion à deux causes où le détenteur du brevet néglige de renouveler son brevet dans le temps prescrit, ce qui lui fait perdre ses droits. Dans ces causes, les droits n'en existent pas moins encore, et le statut relatif aux brevets nous accorde le droit de demander que ce bill soit adopté. Il y a une différence entre un brevet qui s'éteint par défaut de renouvellement et un brevet qui ne s'éteint que parce qu'on ne l'utilise pas. Si l'honorable député veut lire le statut, il constatera que nous pouvons nous adresser au commissaire, par l'intermédiaire du Parlement, pour obtenir ce droit, en tout temps, mais nous devons accorder, dans le laps de temps embrassé par six mois, à un tiers quelconque le droit d'obtenir un permis ou de louer le droit de fabriquer les articles soumis au brevet. L'argument que le Parlement ne devrait pas intervenir dans le cas d'un brevet d'invention qui devient caduc à cause de non renouvellement est bon, ainsi que l'est celui relatif au défaut de paiement, mais les causes à l'étude ne tombent pas dans cette catégorie, mais bien sous la disposition contenue dans l'article 44 qui stipule ce remède même.

M. CARVELL: Je suis persuadé que mon honorable ami se méprend sur la loi; aux termes de celle-ci, en effet, le commissaire des brevets peut, sur la demande de quelqu'un qui sollicite un brevet ou dans les six mois de la délivrance du brevet, assujétir ce brevet aux prescriptions de l'article 44 et autoriser toute personne à fabriquer l'invention brevetée moyennant paiement d'une indemnité suffisante à l'inventeur. Au cas de désaccord entre les intéressés, le commissaire est autorisé à vider le différend. Aux termes de l'article 38, le brevet est nul et de nul effet si le breveté ne commence pas la fabrication de l'article dans les deux ans qui suivent la délivrance du brevet. Si le brevet n'est pas renouvelé dans un délai de six à douze ans, il se trouve annulé. Mon honorable ami admet lui-même que l'on ne devrait pas renouveler de brevet en de pareilles circonstances, mais c'est chose qui se fait couramment. L'article 38 de la loi est ainsi conçu:

A moins qu'il n'en ait été autrement ordonné par le commissaire ainsi que ci-après prévu, tout brevet accordé sous l'empire de la présente loi est expressément subordonné aux conditions suivantes:

Le brevet est nul et de nul effet et tous les droits et privilèges qu'il confère prennent fin à l'expiration de deux ans à compter de sa date, à moins que le breveté ou ses ayants droit n'aient, dans les limites de ce délai ou d'un délai dûment prorogé, commencé, et n'aient dès lors continué en Canada la construction et la fabrication de l'article d'invention breveté, de manière que quiconque désire s'en servir puisse se le procurer ou se le faire fabriquer à un prix raisonnable, à une fabrique ou établissement de fabrication en Canada.

Dans le cas qui nous occupe, c'est cette condition-là qui n'a pas été remplie; le breveté n'ayant pas commencé la fabrication dans les deux ans, son brevet se trouve annulé. Et cependant, l'honorable député demande qu'on lui rende ce qu'il a perdu par sa propre négligence. Voici maintenant ce que décrète l'article 44:

Sur la demande de quelqu'un qui sollicite un brevet, antérieure à l'émission de ce brevet, ou sur la demande faite dans les six mois qui suivent l'émission du brevet de la part du breveté ou de ses ayants-droit, le commissaire, ayant égard à la nature de l'invention, peut ordonner que ce brevet, au lieu d'être assujéti à la condition ci-dessus prévue relative à la construction ou à la fabrication de l'invention brevetée, soit subordonné aux conditions suivantes, savoir:

Toute personne, au cours de la durée du brevet, peut, par requête, demander au commis-

saire un permis de fabriquer, de construire, d'employer et de vendre l'article d'invention breveté.

Au cours de la durée du brevet et non après qu'il est déchu. Et le texte ajoute:

L'existence d'un ou de plusieurs permis ne peut empêcher le commissaire d'accorder sous l'empire du présent article un permis qui a été demandé; et le brevet devient nul et de nul effet et tous les droits et privilèges qu'il comporte prennent fin si le commissaire ayant rendu une ordonnance pour enjoindre au propriétaire du brevet d'accorder un permis, le propriétaire du brevet refuse ou néglige de se conformer à cette ordonnance dans les trois mois après qu'il lui a été adressé à lui ou à son agent dûment autorisé une copie de l'ordonnance.

Sous l'empire de cette loi, le brevet s'est trouvé annulé parce que l'on n'a pas commencé la fabrication de l'article d'invention breveté dans le délai de deux ans; et cependant, tout en reconnaissant que la déchéance du brevet est due à la négligence du breveté et que celui-ci n'a pas, à l'époque où il sollicita son brevet, non plus que dans les six mois suivants, demandé que son brevet fût assujéti aux conditions prévues à l'article 44, mon honorable ami invite le Parlement non seulement à rétablir cet homme dans ses droits, à remettre son brevet en vigueur et l'autoriser à faire affaires pendant six années de plus, mais encore à lui permettre de se prévaloir des dispositions de l'article 44. Aux termes de cet article, il ne serait pas obligé de fabriquer lui-même en Canada l'article d'invention breveté; il pourrait signifier au commissaire des brevets son intention de céder à une autre personne le droit de le fabriquer en Canada.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

RENVOI DU BILL RELATIF A LA PACIFIC, TRANS-CANADA AND HUDSON BAY RAILWAY COMPANY.

La Chambre passe à l'examen en comité général, sous la présidence de M. Blondin, du bill (n° 142), déposé par M. Douglas, concernant la Pacific, Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company.

M. OLIVER: Voici un bill assez important, et je doute qu'il se trouve quelqu'un ici qui en connaisse les objets.

M. NESBITT: C'est un premier renouvellement dont le comité a été saisi hier et auquel il a accordé son assentiment après délibération.

M. OLIVER: L'honorable député peut-il nous dire où se trouvent les têtes de ligne?

M. NESBITT: L'une se trouve sur le littoral du Pacifique, au nord de Prince-Rupert, et la ligne traverse la partie septentionale du pays pour aboutir à la baie d'Hudson.

M. MORPHY: A la séance du comité, je me suis opposé à l'appellation de la compagnie et voici pourquoi: lorsque, advenant l'adoption du bill, on fera souscrire des actions ou des obligations, le nom de la compagnie sera de nature à tromper le public en ce sens qu'il y a déjà en voie de construction un chemin de fer devant aboutir à la baie d'Hudson. On m'a dit que le comité ne pouvait pas changer le nom de la compagnie parce qu'il lui a été donné à une autre session.

On remarquera aussi dans le nom de la compagnie les mot "Pacific" et "Trans-Canada" qui font partie des noms sous lesquels sont désignés trois grand réseaux de chemin de fer déjà établis ou en voie de construction. Cette appellation m'a paru suspecte. Je ne connais ni les membres de la compagnie ni les promoteurs de l'entreprise, mais j'ai pensé qu'il était de mon devoir d'appeler là-dessus l'attention de la Chambre, de crainte qu'on ne se prévalût plus tard de ce nom pour induire les gens en erreur. C'est une réflexion que je fais sans songer à nuire à qui que ce soit, car, je le répète, je ne sais quels sont les promoteurs de cette entreprise.

Je remarque que la ligne traverse le même territoire que les autres chemins de fer. Je laisserai donc au comité et à la Chambre le soin de tirer leurs propres conclusions à cet égard. Pour ma part, je tiendrais à ce que le bill fût mis en discussion.

M. BORDEN: Le parrain du bill étant absent, mieux vaut en remettre l'examen à plus tard.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

RENVOI DU BILL CONCERNANT LA PRINCE EDWARD AND HASTINGS RAILWAY COMPANY.

La Chambre passe à l'examen en comité général, sous la présidence de M. Blondin, du projet de loi (n° 93), déposé par M. Hepburn, concernant la Prince-Edouard & Hastings Railway Company.

M. OLIVER: Je ne tiens pas à prolonger outre mesure la délibération de ce projet de loi, mais j'ai demandé des explications au sujet de différents bills relatifs à des chemins de fer non parce que je trouve à redire aux chartes qu'on leur accorde, mais parce qu'on peut toujours y insérer des dispositions contraires à l'intérêt général. Quand le président du comité des chemins de fer

(M. Lancaster) était ici, il ne manquait jamais de nous dire si l'intérêt général était sauvegardé et par quoi il l'était. Je trouvais très bon que de telles explications fussent consignées aux débats, car il est toujours loisible aux députés de s'en prévaloir pour motiver leur attitude.

Je le répète, je n'entends pas entraver les délibérations du comité, surtout dans le cas présent, mais j'ai tenu à faire consigner dans le compte rendu de nos délibérations la preuve que les chartes octroyées aux chemins de fer, à ceux de l'Ouest notamment, n'ont rien de préjudiciable à l'intérêt général.

M. BORDEN: Je crois que le bill ne s'écarte pas de l'ordinaire, mais, vu l'absence du ministre des Chemins de fer et du parrain du projet, et étant donné que la maladie empêche malheureusement le président du comité des chemins de fer de se trouver ici, il est préférable de remettre à plus tard l'examen de ce bill.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE GRAND-TRONC ET LE CANADA-ATLANTIQUE.

La Chambre passe à l'examen en comité général, sous la présidence de M. Blondin, du projet de loi (n° 154), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada et la compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

M. FRIPP: L'objet de ce bill est fort simple: le Grand-Tronc a, depuis un certain nombre d'années, fait l'acquisition de la ligne du Canada-Atlantique, et il ne s'agit que de ratifier la convention portant fusionnement des deux compagnies sous le nom de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

(Le bill est rapporté, lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE GRAND-TRONC ET LE CANADA-ATLANTIQUE.

La Chambre, siégeant en comité général sous la présidence de M. Blondin, passe à l'examen des articles du projet de loi (n° 97), déposé par M. Fripp, tendant à constituer en corporation la All Red Line Railway Company (et portant que le nom en soit changé en celui de la compagnie du chemin de fer du Labrador à Québec et au Sud).

Sur l'article 1er (Constitution).

M. OLIVER: Le parrain du bill étant présent, il daignera sans doute en exposer clairement l'objet à la Chambre.

M. FRIPP: Il s'agit ici d'une nouvelle ligne de chemin de fer partant d'un point donné de la côte du Labrador pour aboutir à Québec. Les promoteurs de l'entreprise avaient l'intention de construire une voie ferrée allant jusqu'au littoral du Pacifique, mais le comité a décidé que la ligne ne se prolongerait pas au delà des deux points que j'ai mentionnés.

M. MACDONALD: Le ministres des Chemins de fer et le président du comité des chemins de fer étant tous deux absents, mieux vaudrait, je crois, remettre à plus tard l'examen du projet.

M. J. E. ARMSTRONG: Le comité en a fait un très minutieux examen en présence de son président et du ministre intérimaire des Chemins de fer.

M. MACDONALD: Tant de gens sont venus solliciter l'autorisation de construire des voies ferrées que, eu égard au caractère que revêtait ce projet-ci quand il fut déposé à la Chambre—les promoteurs demandaient d'abord à construire un chemin de fer partant d'un port quelconque de la côte septentrionale du Labrador, qui ne se trouverait peut-être pas en territoire canadien et relèverait du gouvernement terreneuvien —et étant donné que le comité a réduit l'entreprise à une simple ligne d'intérêt régional allant du nord du Labrador au lac Saint-Jean, il me semble que l'on devrait nous donner des explications un peu plus complètes, surtout si l'on songe que tout projet de ce genre porte en soi le germe de l'exploitation et est susceptible de finir par porter préjudice au Canada.

M. PARDEE: Comme le fait observer mon honorable ami, la compagnie avait d'abord sollicité l'autorisation de construire un transcontinental, mais à sa dernière séance, le comité des chemins de fer a réduit l'entreprise à de fort modestes proportions. Les promoteurs ont déjà fait des déboursés considérables pour plans, études, etc. Le bill a été discuté à fond au comité des chemins de fer, et je considère qu'on pourrait l'adopter tel qu'il est à présent.

M. NESBITT: Après assez mûr examen, le comité des chemins de fer a, en effet, agréé le bill avec les modifications qui y ont été apportées.

M. MACDONALD: Après être venus solliciter l'autorisation de construire une ligne allant du Labrador au littoral du Pacifique, comment se fait-il que ces gens semblent maintenant se contenter d'une ligne qui, partant du nord du Labrador pour aboutir au lac Saint-Jean, traversera un territoire que chacun sait complètement dépourvu d'avantages?

M. BORDEN: Dans les circonstances, je crois qu'il vaut mieux ajourner l'examen du bill.

M. OLIVER: Avant de passer à autre chose, il serait bon d'examiner le point soulevé par mon honorable collègue de Pictou, c'est-à-dire la question de savoir si le terminus de cette ligne sur la côte de l'Atlantique relèvera du Gouvernement canadien.

M. J. E. ARMSTRONG: Le comité a obtenu là-dessus les explications les plus complètes. La compagnie est déjà autorisée à construire cette partie-là de son chemin.

M. MACDONALD: Cela pose la question de savoir si le Gouvernement fédéral, après avoir admis la validité de la charte octroyée par le gouvernement de Terre-Neuve et autorisant l'établissement de cette ligne dans le territoire contesté, ne fera aucune réserve quant aux droits de Terre-Neuve. Avant que le Canada se désiste de la plénitude de ses droits, cette question devra être décidée par quelque tribunal indépendant.

M. BORDEN: Il ne doit pas être si difficile d'édicter une loi n'engageant les responsabilités ni de l'un ni de l'autre des deux pays. Si la charte octroyée par le gouvernement de Terre-Neuve ne vise que le territoire de cette colonie sans le déterminer autrement, et si la nôtre ne fait que compléter cela, il me semble qu'il n'y aurait pas de complications à redouter. Néanmoins, mieux vaut remettre à plus tard l'examen de ce bill.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

3e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 126), déposé par M. German, relatif au divorce d'Ethel-Cora Robinson;

Le 2e (n° 133), déposé par M. Schaffner, relatif au divorce de Johann-Andreas Horn;

Le 3e (n° 144), déposé par M. McCraney, relatif au divorce de Henry-Elmer Bicknell;

Le 4e (n° 148), déposé par M. McKay, relatif au divorce de George-Gracie Smith;

Le 5e (n° 149), déposé par M. Douglas, relatif au divorce de Harry-Cercroft Pugh;

Le 6e (n° 151), déposé par M. Fripp, relatif au divorce de Charles-Low Hutcheon;

Le 7e (n° 152), déposé par M. W. H. Bennett, relatif au divorce de Jessie-Eleanor-Grassett Parkhurst;

Le 8e (n° 153), deposé par M. Carvell, relatif au divorce de William-Godfrey Thorp;

Le 9e (n° 131), déposé par M. Buchanan, concernant la Sterling Life Assurance Company of Canada;

Le 10e (n° 117), déposé par M. Achim, concernant la compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Victoria.

2e LECTURE

Du bill (n° 155), déposé par M. Oliver, relatif au divorce de Bertha Hétu.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre, siégeant en comité général, reprend la discussion des subsides.

Service à la vapeur entre le Canada et Terre-Neuve, $70,000.

M. BLAIN: Je crois savoir que le ministère du Commerce exerce maintenant sur ces services subventionnés une surveillance plus satisfaisante qu'autrefois?

M. G. E. FOSTER: L'inspection des services à la vapeur subventionnés par l'Etat constitue maintenant une division du ministère du Commerce. A venir jusqu'à il y a deux ans, ces services n'étaient, à vrai dire, l'objet d'aucune espèce de surveillance. Après avoir arrêté des stipulations avec les différentes compagnies, le ministère exerçait la surveillance qu'il pouvait, mais il n'existait aucun moyen de se rendre compte de visu ni d'obtenir de rapports. Ainsi, quand on demandait l'établissement de quelque nouveau service, la question se décidait parfois dans le cabinet du ministre, d'autres fois à quelque halte entre le club et le cabinet du ministre, au cours de quelque entretien entre des personnes que le hasard faisait se rencontrer.

A différents temps, on s'est plaint de la façon dont s'effectuait le service, et les investigations auxquelles ces plaintes ont

donné lieu nous ont fait constater certaines choses. Le service m'ayant paru défectueux à divers égards, j'ai confié la surveillance de ces services à la vapeur à un fonctionnaire qui depuis deux ans s'occupe de ce soin. Il fait chaque année un voyage pour se rendre compte des détails de chacun de ces services le long du littoral canadien de l'Atlantique.

M. SINCLAIR: Quel est ce fonctionnaire?

M. FOSTER: M. Tupper. Lorsque l'on demande l'établissement de quelque nouveau service, ordre lui est donné de se transporter sur les lieux, et de faire rapport sur la population, le nombre de villes et de villages, le volume probable du trafic; le ministère se fonde ensuite sur ce rapport, du moins dans une certaine mesure, pour décider s'il y a lieu de mettre la demande à l'étude et jusqu'à quel point il convient d'y faire droit. Quand il n'y a pas de surveillance ces petits services sont fort négligés. Ainsi, les conditions hygiéniques étaient mauvaises, les appareils de sauvetage insuffisants, et l'état dans lequel le navire effectuait le service n'était pas convenable. Le surveillant s'occupe de toutes ces choses, il en fait rapport et signale toutes les lacunes, après quoi le ministère se trouve en mesure d'écrire aux entrepreneurs et de les mettre en demeure d'améliorer le service sous tel ou tel rapport. Cette surveillance a amené une amélioration très sensible du service. Lorsque les navires ne sont pas du type stipulé, ce qui arrive parfois, nous pouvons prévenir les entrepreneurs d'avoir à en fournir de meilleurs sous peine de confiscation de la subvention, et nous avons réussi par ce moyen, en certains cas, à obtenir de meilleurs navires.

Avant l'établissement de cette surveillance, il n'existait aucun moyen de savoir si le chiffre de la subvention était excessif ou insuffisant; pour nous en rendre compte, nous avons inséré dans le contrat une clause stipulant que les entrepreneurs de ces services à la vapeur doivent fournir un état suffisamment détaillé de leurs recettes et de leurs dépenses. Par ce moyen, nous pouvons au moins nous convaincre si la subvention est trop forte ou insuffisante; nous nous trouvons en mesure de faire une répartition plus équitable des deniers entre les divers services, accordant une subvention un peu plus forte à ceux qui la méritent, et un peu moindre aux autres; mais je dois dire que, règle générale, le chiffre des subventions n'a rien de déraisonnable. Grâce à cette surviellance, nous arriverons graduellement, je crois, à mettre les divers services sur un pied plus satisfaisant.

M. A. A. McLEAN: A-t-on récemment demandé de subventionner une ligne de steamers entre Halifax, Charlottetown, Sydney et le sud de Terre-Neuve? En cette partie de la colonie voisine, le commerce s'accroît rapidement, et je crains que les Américains ne s'en emparent. L'an dernier, le commerce de Terre-Neuve s'est chiffré à plus de $14,000,000; notre part ne fut que d'environ $4,000,000, tandis que celle des Etats-Unis était de $5,000,000 et celle de la Grande-Bretagne de $4,000,000. J'estime qu'en ne subventionnant pas le service qu'il faudrait, le Canada laisse échapper la meilleure partie du commerce de Terre-Neuve. Dans la partie méridionale de l'île, il se fait un commerce très rémunérateur, et les gens y ont besoin de nos produits industriels, de nos farineux alimentaires et de nos produits agricoles. S'il existait une ligne subventionnée pour transporter nos produits là-bas, le Canada en tirerait grand profit. A l'heure actuelle, la population de Terre-Neuve est, je crois, d'à peu près 245,000 âmes, et elle s'accroît de 25,000 tous les dix ans.

Nous devrions rechercher la clientèle de ce pays de préférence à celle de pays plus éloignés. Pour expédier nos produits à Terre-Neuve, il en coûte moins que pour les exporter en Nouvelle-Zélande ou en Australie. Nous négligeons un débouché qui se trouve à notre porte pour aller en chercher au loin. Je prie donc le ministre de rechercher s'il ne serait pas possible de donner plus d'activité à nos relations de commerce avec Terre-Neuve et d'encourager davantage les Canadiens à faire affaires avec la population de cette colonie. Les pêcheurs de Terre-Neuve réussissent très bien maintenant, ils ont de quoi payer nos marchandises, et il est du devoir du Gouvernement de veiller à ce que le Canada obtienne sa juste part du commerce de cette colonie.

M. GEORGE E. FOSTER: Sans être des plus considérables, le volume du commerce entre le Canada et Terre-Neuve ne laisse pas, ainsi que vient de dire l'honorable député, d'être assez important. Il convient aussi d'ajouter que nous avons porté beaucoup d'attention aux services qui se rattachent à ce commerce. Les données les plus récentes indiquent un accroissement graduel. Au cours de l'année dernière, nous avons importé de Terre-Neuve pour $2,057,297 de marchandises, soit à peu près $250,000 de plus que l'année précédente; cette augmen-

tation est sans précédent dans les annales des relations de commerce entre le Canada et Terre-Neuve; il en a été de même de nos exportations qui, cette même année, se sont chiffrées à $4,472,717, soit à $350,000 de plus que l'année précédente. Ceci donne un total de $6,530,014.

Entre le Canada et Terre-Neuve, il existe cinq ou six services à la vapeur, dont certains sont de tout premier ordre. Le service entre Sydney et Port-aux-Basques est l'un des plus satisfaisants que nous ayons: les navires sont bons, assez rapides et, autant que j'ai pu m'en rendre compte, le personnel en est excellent. Le service entre Halifax et la Grande-Bretagne est effectué par une ligne dont les navires font régulièrement escale à Saint-Jean. Nous avons aussi un service entre Montréal et Terre-Neuve, avec escale aux ports de l'île du Prince-Edouard, ce qui permet à cette province d'exporter ses produits—point auquel mon honorable ami a fait allusion. Nous avons encore deux autres services dont les navires longent la côte sud-ouest de Terre-Neuve. A l'heure actuelle, le ministère est saisi d'une demande relative à l'établissement d'un nouveau service dont les navires feraient voile d'Halifax, passeraient par Mulgrave, feraient escale à l'île du Prince-Edouard, puis longeraient la côte jusqu'à l'île du Cap-Breton, d'où ils se rendraient à Terre-Neuve. Le projet est à l'étude; il n'y a encore rien de décidé à cet égard.

M. MACDONALD: Qui est-ce qui demande l'établissement de ce service?

M. FOSTER: La maison Farquhar, celle qui fournit le service du "Seal", excellent navire dont on n'a que des éloges à faire. Cette maison est de celles qui fournissent un service satisfaisant au commerce. S'il est vrai que nous devons favoriser par tous les moyens l'épanouissement du commerce —et l'un de ces moyens consiste à subventionner les services—il est cependant des bornes qu'on ne doit pas dépasser; nous avons à pourvoir aux besoins de deux côtés et devons nous efforcer de susciter le moins de mécontentement possible. Il faut aussi tenir quelque compte des montants que nous sommes censés pouvoir consacrer à ces services.

Au cours des deux ou trois dernières années, les Américains ont pu constater que nous leur faisons à Terre-Neuve une concurrence plus active. Mais les Etats-Unis possèdent d'excellents navires qui se rendent jusqu'à Halifax, font escale à Saint-Jean et fournissent un service très direct et très rapide. C'est à un pareil service que nous avons à faire concurrence.

M. SINCLAIR: Les députés peuvent-ils prendre connaissance des rapports du surveillant, M. Tupper?

M. FOSTER: Oui, dans la partie VI du rapport du ministère du Commerce.

M. SINCLAIR: J'en ai lu des extraits dans le Livre bleu, mais je suppose que le rapport proprement dit doit être beaucoup plus complet que cela.

M. FOSTER: Dans le rapport, chaque service fait l'objet d'un chapitre spécial. Ce document est jusqu'à un certain point à la disposition des membres de la Chambre; mais certaines parties des rapports de ce genre sont parfois de nature confidentielle, et c'est pourquoi il faut réfléchir avant de les porter à la connaissance du public. Ils ont pour objet principal de renseigner le ministère d'abord, puis les députés, mais seulement dans la mesure que permet la discrétion. Ceux des députés qui s'intéressent à un service quelconque n'ont qu'à venir au ministère; c'est avec le plus grand plaisir que je leur mettrai les rapports sous les yeux; il y en a même quelques-uns que l'on pourrait apporter ici.

M. SINCLAIR: J'allais justement demander au ministre de nous mettre sous les yeux les rapports—si toutefois il en existe—qui ont trait au service entre Halifax, Saint-Jean (Terre-Neuve) et Liverpool. C'est un service que l'Etat subventionne chaque année depuis un temps immémorial. Si le ministre pouvait me faire voir ce rapport, je le lirais avec intérêt, car je ne me suis jamais expliqué la raison d'être de ce service qui n'a d'autre objet que le transport du bois méplat à bord des navires de la compagnie Furness-Whity, lesquels font concurrence aux bâtiments de charge en cueillette qui recherchent ce même trafic. Autant que je puis m'en rendre compte, le Canada ne tire aucun avantage particulier de ce service, à moins que le fret ne soit abondant entre Halifax et Terre-Neuve. Pour ce qui est du trafic entre Halifax et Liverpool, il n'y a pas lieu de payer un seul sou du chef du transport qu'effectuent ces navires, car ils ne servent qu'à aider leurs propriétaires à se faire payer par l'Etat une somme de $20,000 pour effectuer un service que peuvent fournir et que fournissent effectivement de façon tout aussi satisfaisante

les bâtiments qui ne sont pas subventionnés.

Cette affaire est venue sur le tapis à diverses reprises. Je ne sais si le chef actuel du ministère a promis de s'en occuper, mais son prédécesseur l'avait fait, et je n'ai jamais pu m'expliquer comment il se fait que les choses en soient restées là.

M. FOSTER: Mon honorable ami voudra bien, je l'espère, laisser la question en suspens jusqu'à ce que nous en arrivions à cet item; je lui donnerai alors tous les renseignements que je possède à ce sujet.

M. OLIVER: En parlant sur le sujet de la discussion actuelle, l'honorable député de Guysborough a soulevé une question de principe dont l'application peut s'étendre très loin et contribuer à amener la résolution d'une difficulté dont la Chambre a déjà dû s'occuper plusieurs fois. J'aimerais bien à savoir ce qu'en pense le ministre; je parle de l'effet des subventions accordées au service du cabotage sur les taux de transport. Si j'ai bien compris l'honorable député de Guysborough, il a prétendu que l'octroi de subventions au service du cabotage avait pour effet d'augmenter plutôt que de réduire ces taux. Nous sommes en face d'une augmentation de taux dans les transports transatlantiques. N'est-il pas possible qu'ici les mêmes causes produisent les mêmes effets, et que, naturellement, les subventions que nous avons octroyées au service transatlantique soient la cause première de ce monopole des transports et de l'augmentation constante des tarifs que nous constatons depuis quelques années? Je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance de cette question et la nécessité pour cette Chambre et pour le pays de l'étudier sérieusement pour arriver, s'il est possible, à découvrir la cause de cet état de choses. Le ministre a déclaré qu'en ce qui concerne le service du cabotage, il a pris les mesures nécessaires pour en inspecter, réglementer et surveiller le fonctionnement, mais après toute inspection, réglementation et surveillance, il n'en reste pas moins acquis que, selon l'honorable député de Guysborough, il en coûte plus cher aujourd'hui pour transporter un baril de farine d'un point à un autre de la côte de la Nouvelle-Ecosse qu'avant l'octroi de subventions; il en coûte aussi davantage aujourd'hui pour transporter un baril de farine ou un boisseau de blé de Montréal à Liverpool, que lorsque les subventions étaient beaucoup moins élevées. Bien que je n'aie point la prétention de m'y connaître à fond en commerce maritime, je me permettrai d'avancer que, de même que l'octroi de subventions aux steamers côtiers leur a permis de triompher de toute concurrence, de même la subvention accordée à un paquebot transatlantique lui donne sur les paquebots indépendants un avantage qui a pour effet d'éloigner ces derniers du port de Montréal, et de permettre au transatlantique subventionné d'élever ses tarifs de transport au détriment du commerce canadien. Les faits sont parfaitement constatés, tant en ce qui concerne le service du cabotage qu'en ce qui touche au service transatlantique. Quant aux causes de cet état de choses, si nous acceptons celles qu'assigne l'honorable député de Guysborough au cabotage, nous ne pouvons guère refuser de les admettre lorsqu'il s'agit du service transatlantique. En réalité, le gouvernement du Canada paie chaque année d'immenses sommes d'argent à nos lignes transatlantiques de steamers, et, au lieu d'avoir un service de transport plus avantageux nous payons des taux plus élevés. Je prends la liberté de soumettre ces remarques à l'honorable ministre maintenant, que je sois ou non dans la question, car je les crois absolument opportunes, eu égard aux assertions de l'honorable député de Guysborough et au fait que cela est d'une importance vitale pour la prospérité de ce pays.

M. FOSTER: Je ne vois aucun avantage à consacrer quelques instants à la discussion d'une question aussi étendue et aussi importante que celle que vient de soulever mon honorable ami, mais que nous dussions nous en occuper ce soir ou attendre pour ce faire qu'il y ait un plus grand nombre de députés présents, voilà ce qu'il appartient aux honorables députés formant ce comité de décider. Je ne crois pas que rien de ce qu'a dit l'honorable député de Guysborough puisse être invoqué par mon honorable ami comme base de la déduction qu'il vient de faire, à savoir: que les taux de transport du service du cabotage ont été élevés depuis que l'on a accordé des subventions. L'honorable député de Guysborough a cité, sur un parcours, deux cas qui n'ont encore fait l'objet d'aucune enquête. Il va sans dire que je ne conteste nullement l'exactitude des renseignements de mon honorable ami.

M. SINCLAIR: Voilà où je veux en venir: c'est que, en accordant des subventions aux steamers côtiers, on empêche les goélettes et les autres moyens de transport de participer au trafic du cabotage, et que, pour cette raison, il est du devoir du Gouvernement de veiller aux tarifs.

M. FOSTER: C'est fort bien, mais cela ne saurait permettre à l'honorable député d'Edmonton d'en conclure d'une manière générale que l'octroi de subventions fait monter les tarifs de transport du cabotage. L'honorable député de Guysborough n'est pas allé jusque-là.

M. OLIVER: C'est exactement jusqu'où il est allé.

M. FOSTER: Alors, je ne le comprends pas, ou bien c'est lui qui ne me comprend point.

M. SINCLAIR: Je crois que c'est un fait que les tarifs tendent à s'élever, mais je ne connais point d'autres cas que celui du "Scotia" dont j'ai parlé.

M. FOSTER: Le "Scotia" n'est qu'une unité entre 75 à 100 services, et le cas cité ne concerne que le coût de transport d'un baril de farine ou de quelque autre chose. Ce sur quoi j'insiste, c'est que l'assertion de l'honorable député de Guysborough ne suffit point, selon moi, pour justifier la déclaration générale que les tarifs de nos transports au cabotage s'élèvent de plus en plus parce que nous accordons des subventions.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre prétendrait-il que ces tarifs ne deviennent pas de plus en plus élevés?

M. FOSTER: Je crois pouvoir dire en toute assurance que, au cours des trois dernières années, nos tarifs de transport au cabotage ont peu ou point augmenté.

M. MACDONALD: Ils sont sujets à votre révision, n'est-ce pas?

M. FOSTER: Ils sont tous sujets à la révision du ministère, et jamais on ne permettrait qu'ils soient élevés sans que le cas fût soumis au ministre lui-même. Autant qu'il m'en souvienne, j'ai la certitude de n'avoir pas autorisé une seule fois l'élévation des tarifs au cours des trois années écoulées depuis que je suis à la tête de ce ministère. Dans certains cas, les taux ont été réduits, mais, règle générale, les tarifs de transport au cabotage sont très raisonnables et très bas; je ne pense pas que ceux qui assurent ce service y fassent beaucoup de profits. La plupart prétendent qu'ils n'en retirent même pas un profit raisonnable pour le temps qu'ils y consacrent, sans parler d'intérêt sur le capital qu'ils y ont engagé; et il y en a fort peu à qui la subvention que nous leur accordons et les profits qu'ils font permettent de payer des dividendes à leurs actionnaires. Ainsi, j'estime que nous n'avons pas trop à nous plaindre des conditions dans lesquelles se fait le service côtier; et je crois que si l'honorable député d'Edmonton veut bien se donner la peine d'aller au fond des choses, il admettra qu'il n'y a vraiment rien là qui puisse légitimer la déduction générale qu'il a exposée ce soir. Naturellement, la vieille goélette a disparu. L'honorable député de Guysborough ne s'attend certainement pas à la voir revenir, maintenant que la vapeur et l'électricité sont à l'ordre du jour. La vieille goélette ou la neuve qui n'est pas encore construite, ainsi que le navire à voile ont encore leur place, mais cette place devient de plus en plus étroite, de jour en jour et d'année en année.

Quant au service transatlantique, je pense que les conditions sont différentes. Je ne crois pas qu'il existe aucune coalition, ligue ou alliance dans notre service de cabotage; du moins, je n'ai rien vu nulle part qui puisse me le faire soupçonner. Mais, lorsqu'il s'agit des steamers transatlantiques et de ceux qui font le commerce au long cours, les circonstances sont des plus favorables à la formation de coalitions, de ligues et d'alliances, et toute l'étendue des océans est sillonnée de navires qui suivent les grandes lignes commerciales en se favorisant mutuellement en vertu de coalitions, de ligues ou d'arrangements survenus entre eux, et cela sur toute la surface des mers. Une des enquêtes les plus complètes qui aient jamais été faite au sujet du tarif des transport sur l'océan, c'est celle que vient de conclure le congrès des Etats-Unis. Je n'ai pu prendre connaissance de tous les témoignages recueillis, mais j'ai lu le rapport, et les résultats de cette enquête sont fort intéressants et fort instructifs.

En définitive, ce comité—un comité très sérieux, je crois—trouve que, d'une manière générale, les coalitions, les ligues, les alliances sont la principale caractéristique des services de transport maritimes et qu'elles existent actuellement; et le comité en vient à la conclusion que, si ces coalitions d'intérêts sont formées et conduites raisonnablement, elles sont à l'avantage, non seulement des messageries mais aussi des expéditeurs. Tout dépend de la manière dont sont formées et conduites ces coalitions. Le comité en est venu à ces deux conclusions principales: 1° qu'il n'est pas possible d'empêcher ces coalitions, ces ligues, ces arrangements divers entre les différentes branches des messageries du monde; 2° qu'il n'est point opportun, soit dans l'intérêt du messager, soit dans celui de l'expéditeur que ces coalitions d'intérêts

soient interdites; mais, ce qu'il faut, c'est un système raisonnable de surveillance qui s'étende à toutes les messageries du monde entier, ce qui serait une entreprise excessivement difficile. En ce qui concerne les Etats-Unis, le comité a recommandé que la "Interstate Commerce Commission" soit chargée de la surveillance du commerce maritime, qu'on étende ses pouvoirs et lui adjoigne des experts dans les tarifs maritimes; que l'on s'efforce de trouver un moyen de réglementer les tarifs de transport, ce qui, dans l'opinion du comité, est la méthode la plus logique à suivre pour remédier aux difficultés constatées. Jusqu'à un certain point, nous nous trouvons ici en face des mêmes difficultés lorsqu'il s'agit de notre commerce maritime entre les ports canadiens et ceux de la Grande-Bretagne et du continent européen. Il n'y a pas déjà si longtemps, une commission royale de la Grande-Bretagne se livra à une étude très complète de la question dont on s'est fort préoccupé. Je crois avoir déjà exposé à la Chambre, dans une autre occasion, que le gouvernement britannique et le gouvernement canadien en sont venus à la conclusion de saisir de cette question la commission royale des dominions en donnant à cette commission le pouvoir de s'enquérir de tout ce qui concerne la question de tarifs de transport des produits entre la Grande-Bretagne et le Canada, afin qu'après avoir constaté les faits existants elle pût, en se basant sur ces faits, faire des recommandations en vue d'établir un système de surveillance appliquée conjointement par la Grande-Bretagne et le Canada, de manière que cette surveillance ait une autorité et une efficacité que le Canada, seul, par exemple, ne saurait lui assurer. La commission a déjà commencé son travail en Grande-Bretagne, et lorsqu'elle viendra en Canada, elle siégera dans les différentes parties du pays et se documentera sur cette question. Les expéditeurs et les messagers auront tour à tour toutes les facilités désirables d'exposer leurs vues à la commission, et ils seront interrogés aussi minutieusement que le pourra faire cette commission afin d'en arriver à la constatation de l'état de choses existant.

A un certain point de vue, le Canada n'a absolument aucune autorité sur les tarifs maritimes; à un autre point de vue il pourrait avoir un certain droit d'intervention. On pourrait nous dire que, dans le cas où nous acordons des subventions nous avons jusqu'à un certain point le droit de surveiller les tarifs. En théorie, nous avons ce droit; en pratique, il est fort difficile de l'exercer lorsqu'il s'agit des messageries maritimes. Cela deviendrait beaucoup plus efficace si la surveillance pouvait se faire conjointement par la Grande-Bretagne et le Canada. Lorsque l'on essaie d'intervenir dans l'administration des quelques lignes de transport auxquelles l'on accorde des subventions, on s'aperçoit vite du peu d'autorité que ces subventions nous donnent.

Le Gouvernement s'est aussi occupé d'une autre proposition qui a été également communiquée à cette Chambre, c'est que le Gouvernement arme lui-même des navires qui fassent les transports entre les ports canadiens et ceux de la Grande-Bretagne, qu'il soit le messager des cultivateurs et des expéditeurs de ce pays à des taux lui permettant de couvrir à peu près les frais de transport. Quiconque voudra bien y penser un peu reconnaîtra que ce n'est point là une entreprise facile pour un gouvernement. Quelques gouvernements l'ont déjà tentée. J'en ai vu des exemples en Australie, spécialement dans l'ouest de l'Australie où cela existe. D'après tout ce que j'ai pu voir, ce n'a point été un succès au point de vue du but que l'on se proposait, ni une source de revenus pour l'Etat qui a tenté cette entreprise. Peut-être n'y a-t-il qu'un très petit nombre d'entre nous, peut-être n'y a-t-il personne parmi nous, qui comprennent parfaitement la position des compagnies maritimes sur ce point. Mon honorable ami d'Edmonton dit que les tarifs ont été élevés.

M. OLIVER: Doublés.

M. FOSTER: Puisque tout a considérablement augmenté de prix au cours de ces dernières années, n'est-il pas raisonnable que les tarifs des transports maritimes aient aussi été élevés? Si le charbon, les provisions et le service d'un navire coûtent plus cher qu'autrefois, je pense que l'on ne saurait trouver mauvais que les armateurs cherchent à compenser ces excédents de frais en élevant les tarifs. On pourrait avancer que les immenses navires d'aujourd'hui transportent des quantités de marchandises bien plus considérables que celles qu'ils transportaient autrefois, mais l'augmentation de la capacité d'un navire en augmente considérablement le prix de construction et les frais d'entretien quotidien. Si, prenant l'un de ces navires de première classe qui font le service entre le Canada et le vieux monde, nous nous informions du prix du vaisseau, des frais d'entretien et des revenus provenant du transport de passagers et

de marchandises, je pense que nous serions probablement un peu plus réservés dans nos assertions concernant la rapacité et les tarifs exorbitants des compagnies de messageries maritimes. Il est possible de dépasser la mesure dans la réduction des tarifs de transport, et il faudrait un système—qui n'existe encore nulle part, que je sache—qui assurât des taux raisonnables pour les transports maritimes.

Dans un pays comme le Canada où des mesures législatives permettent de surveiller les tarifs de transport par terre de toutes sortes de marchandises, où l'on consacre des sommes immenses à l'établissement et à l'amélioration des moyens de transport, on pourrait prétendre avec beaucoup de raison, que, si nous sauvegardons nos capitaux et en surveillons l'emploi par des lois ou règlements concernant les tarifs de transport sur terre, nous devrions veiller à ne pas perdre le bénéfice de ces règlements dès que nos marchandises sont chargées sur les navires qui les doivent transporter de l'autre côté de l'océan. Je crois que c'est là un excellent argument, et que tout ce qu'il y a à faire, c'est de trouver quelque moyen de déterminer ce qui devrait être considéré comme un tarif raisonnable. Je ne me donne point comme expert en matière de transports maritimes, car je ne le suis point, mais nous savons tous que les transports maritimes sont plus variables que probablement n'importe quelle autre espèce de transports. Les transports par chemins de fer sont relativement uniformes et réguliers, et il est impossible—bien que nous ayons beaucoup fait pour rendre cela possible de faire passer, en quelques mois, un nouveau chemin de fer le long du même parcours qu'une autre compagnie suit depuis des années. Sur l'océan, cependant, les navires peuvent aller où il leur plaît; ils n'ont point à établir leur propre voie et ne sont point astreints à ces restrictions de garage et d'arrêt auxquelles sont soumis les transports continentaux. Il s'ensuit que les variations dans les transports maritimes sont infiniment plus grandes, moins uniformes et plus soudaines que dans les transports terrestres. Il en était ainsi, au temps des anciennes goélettes du Nouveau-Brunswick. Elles avaient leurs périodes de grande prospérité et aussi leurs périodes de grande dépression. A certaines époques elles réalisaient des bénifices, à d'autres moments elles éprouvaient des pertes; et c'est là une des difficultés que nous rencontrons lorsque nous essayons de réglementer ou même quand nous parlons de réglementer le commerce maritime.

M. OLIVER: Le comité, j'en suis certain, est fort obligé au ministre d'avoir été si explicite dans ce qu'il a bien voulu nous dire, mais il y a un ou deux points sur lesquels je désire insister. D'abord, puisque mon honorable ami a nommé une commission chargée de réglementer le service du cabotage, en considération des subventions accordées, il semblerait raisonnable qu'il en fît autant pour le service transatlantique auquel nous octroyons de fortes sommes d'argent. On pourrait certainement exiger, en retour de ces subventions, une certaine somme d'autorité qui se pourrait exercer à peu près de la même manière et dans les mêmes proportions que celle que l'on exerce sur le service côtier. En ce qui concerne l'augmentation des tarifs de transport du cabotage comme résultat de l'absence de toute concurrence, absence causée par l'avantage que donne à certaines lignes l'octroi d'une subvention, je pense que mon honorable ami admettra que, dans ces conditions, la réglementation des tarifs côtiers s'impose. Le fait qu'il a déjà établi de tels règlements en prouve la nécessité. Lorsque ces gens-là, forts de leur monopole, que leur valaient surtout les subventions du gouvernement, ont voulu en abuser, le ministre a jugé nécessaire de réglementer les tarifs afin que le peuple profitât des subventions qu'il payait. Il en est ainsi des tarifs maritimes. Je dis que, quand nous octroyons des subventions, nous devrions avoir certains droits de surveiller l'établissement et l'application des tarifs et j'insiste pour que le ministre mette cette question à l'étude, en temps et lieu, et la traite comme elle le mérite. Il y a quelque temps, au cours d'une discussion dans cette Chambre, on fit remarquer qu'une partie considérable du grain de l'ouest du Canada prend le chemin de Buffalo et de New-York, au lieu de passer par Montréal. L'une des raisons de cet état de choses, c'est que les taux de transports de New-York à Liverpool sont moins élevés que les taux de Montréal au même port. Les taux de New-York à Liverpool sont moins élevés que ceux de Montréal au même port, parce que le port de New-York est accessible aux steamers irréguliers tandis que celui de Montréal ne l'est pas.

Vu les conditions existant à Montréal, l'élévation des taux d'assurance, la restriction du commerce, il est possible pour les

lignes canadiennes subventionnées d'empêcher les steamers irréguliers de venir à Montréal, et il s'ensuit que les taux de transport de Montréal sont plus élevés que ceux de New-York bien que la distance soit bien moindre, parce que les steamers irréguliers peuvent fournir à New-York une concurrence qu'il ne peuvent donner à Montréal. On en conclut que l'élévation des taux payés par le Canada pour ses transports au delà de l'Atlantique est causée par le fait des subventions que le peuple canadien paie aux compagnies de messageries maritimes. A ce point de vue, la situation est vraiment sérieuse. J'avoue que j'ai été réellement surpris en entendant mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) faire ses déclarations, mais il m'a semblé qu'il était désirable que la Chambre fût saisie de cette question et que nous obtinssions du ministre tous les renseignements qu'il nous peut fournir à ce sujet. On ne saurait douter du tort immense que les tarifs élevés actuels causent au développement de l'industrie agricole de l'ouest du Canada. On ne saurait douter qu'ils s'opposent très efficacement au développement de notre pays; et, s'il est vrai que ce soit là, à quelque degré que ce soit, le résultat des subventions que nous octroyons, c'est une chose très grave et qui exige toute l'attention des autorités concernées.

M. SINCLAIR: Je crois que le ministre verra que tout cela dépend surtout de la production et de la demande, et qu'il est virtuellement impossible de réglementer ces taux. Supposé que nous nous avisions de fixer les taux de transports de 100 livres de farine ou d'une quantité déterminée de bois de construction de Montréal à Liverpool, cela n'amènera pas nécessairement les navires de transport à Montréal. La plus grande partie des transports maritimes se fait par des navires irréguliers et il n'existe aucune coalition entre eux, il n'y en a jamais eu et il ne peut pas y en avoir, attendu que les armateurs des différentes parties du monde se disputent concurremment tout le trafic disponible. Y a-t-il un million de boisseaux de blé à transporter de Montréal à Liverpool, cette nouvelle est inscrite à Londres, tous les armateurs entrent en concurrence et celui qui offrira les taux de transport les plus bas obtiendra l'entreprise. Voilà ce qui se passe. Si nous voulions imposer certains taux pour le transport du blé, du bois de construction ou tout autre article d'exportation, du port de Montréal à la côte ouest d'Angleterre ou n'importe où, il arriverait que les navires s'en iraient ailleurs. Notre trafic ne forme qu'une très petite partie du trafic maritime. J'ai ici un petit livre fort intéressant, écrit par sir Norman Hill, secrétaire de la "Liverpool Steamship Owners' Association", concernant la "Dominion's Royal Commission" dont a parlé mon honorable ami, et je ne doute point que le ministre connaisse plus ou moins cet ouvrage. Sir Norman Hil est un expert dans ces questions et il donne ici beaucoup de renseignements intéressants.

On y voit, entre autres remarques, que le tonnage du Canada ne représente que les 4.7 pour 100 du tonnage total des marchandises transportées dans l'univers entier par la marine britannique. Tout le trafic que la marine britannique reçoit du Canada dépasse un peu 4 pour 100 du trafic qu'elle fait dans le monde entier. De sorte que l'on comprendra que nous ne puissions commander ce trafic, et que, si nous essayions de fixer les taux de transport de la farine ou de tout autre article d'exportation de Montréal à Liverpool, les navires ne viendraient pas chez nous s'ils pouvaient gagner quelques sous de plus en allant chercher le blé de la Plata ou de toute autre partie du monde, car l'univers entier est ouvert à un navire qui peut aller où il lui plaît. Si le trafic de la mer Noire lui offre quelques sous de plus par cent livres, il s'y rendra. Par conséquent, si nous fixons un taux de transport au-dessous de ce que l'on considère ailleurs comme permettant un profit raisonnable, les navires ne viendront point à Montréal, et il s'ensuivra que nous devrons payer davantage pour les y attirer. Voilà ce qui arrivera. Voilà ce qui est arrivé en Australie où l'on a tenté de réglementer les connaissements et les taux de transport. Tel a été aux Etats-Unis le résultat de la loi Harter, et tel sera le résultat au Canada si nous imposons des restrictions de cette nature. Je vois dans ce livre que, en 1911, sur le nombre total des navires de la marine marchande britannique qui était de 4,102, 1,262 appartenaient à des lignes régulières de paquebots et 2,840 étaient des navires irréguliers. Sur un tonnage total de 9,653,015 tonneaux, celui des navires irréguliers représente 5,770,000 tonneaux, ce qui prouve que le tonnage des paquebots irréguliers est bien supérieur à celui des lignes régulières. Les divers gouvernements qui subventionnent des lignes régulières de transport pourraient bien trouver le moyen d'y exercer quelque influence, mais je ne vois point comment un gouvernement quelconque pourrait intervenir dans le trafic des navires irréguliers. Il n'y a qu'un seul moyen, selon moi, d'abaisser

nos taux de transport et de les rendre plus raisonnables, c'est d'importer une plus grande quantité de marchandises. Augmentons la préférence accordée aux produits britanniques de manière à assurer à nos paquebots une cargaison de retour de la Grande-Bretagne au Canada, et nos taux d'exportation seront moins élevés. En jetant un coup d'œil sur les rapports quotidiens du trafic publiés dans les journaux commerciaux déposés sur les tables de la bibliothèque, on verra que le trafic le plus important de la marine britannique est celui qui se fait entre la Grande-Bretagne et le Rio de la Plata. Les navires y transportent de grandes quantité de charbon du pays de Galle, de Newcastle et d'ailleurs. La cargaison qu'ils en rapportent est généralement du grain ou des bestiaux. Comparant les variations quotidiennes des taux de transport, on verra que les taux de transport du charbon de la Grande-Bretagne au Rio de la Plata diminuent à mesure que s'élèvent les taux de transport du grain du Rio de la Plata à la Grande-Bretagne, et vice versa.

Cela veut dire qu'un navire cherche à obtenir un taux moyen pour l'aller et le retour, et que, pour obtenir cette moyenne, il faut tenir compte des deux voyages. Si le Canada refuse d'importer des marchandises de la Grande-Bretagne, il peut s'attendre à payer des taux de transport maritime élevés pour ses exportations en ce pays. J'ai cru utile de prendre part à cette discussion pour signaler les vues émises par sir Norman Hill dans son intéressante brochure.

M. STEELE: La question qui fait l'objet de cette discussion intéresse vivement les agriculteurs canadiens. J'ai écouté avec un grand intérêt les discours de l'honorable ministre du Commerce, de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) et de l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), mais je crains qu'ils n'aient offert aucune solution à la présente difficulté. L'honorable député d'Edmonton a dit que les taux élevés de transports océaniques causaient un grand tort aux agriculteurs du Canada, et nous devons tous admettre cela sans conteste. L'honorable député de Guysborough nous a dit aussi qu'il était presque impossible de réglementer les transports océaniques et que, si nous l'essayions, les vaisseaux s'éloigneraient de nos ports et refuseraient de transporter nos produits. Cette question de taux océaniques entre le Canada et l'Europe fait, ainsi que nous l'a dit le ministre, le sujet d'une enquête en ce moment. Mais il y a déjà longtemps que cette enquête est commencée et personne ne peut dire quand elle finira. Je dis donc que l'état de choses actuelles causent un grand tort à l'agriculture de ce pays et qu'il n'est pas probable qu'on y trouve remède bientôt. Dès que les compagnies de navigation sauront que cette question sera examinée par une commission, plutôt que d'être réglée directement par le Gouvernement, il y aura là pour elle un encouragement à élever davantage leurs taux, parce qu'elles savent qu'il faudra plusieurs années à une commission pour faire cette enquête et un rapport, et dans l'intervalle elles bénéficieront de toute l'augmentation qu'elles auront exigée. Si après un certain nombre d'années la commission fait rapport que les taux sont trop élevés, les compagnies de navigation ne perdront rien, parce que dans l'intervalle elles auront recueilli tous les bénéfices de taux plus élevés. Je ne sais pas si la politique que je proposerais est pratique ou non, mais il me semble que ce serait une bonne méthode, pleine de sens commun, si le Gouvernement établissait lui-même une ligne de paquebots transatlantique pour transporter nos produits agricoles en Europe et en rapporter des marchandises pour le Canada. Les conditions actuelles sont très désavantageuses à notre population, et il faut apporter un remède prompt et efficace. Pourquoi, au lieu de nommer une commission qui étudiera la question pendant des années et des années avant d'en arriver à une conclusion, ne prenons-nous pas le moyen d'en enrayer le mal immédiatement? Cette proposition est un peu radicale; elle l'est peut-être trop pour ce Parlement, mais elle me semble être la seule méthode raisonable et efficace de surmonter la difficulté. J'espère donc que le ministre étudiera la question davantage; qu'il finira par adopter un plan quelconque, et qu'il donnera avis aux compagnies de navigation transatlantiques que leurs taux élevés ne seront pas tolérés plus longtemps, et qu'il faut que les intérêts agricoles du Canada soient protégés. J'aimerais à entendre le ministre nous dire quelle perspective il y a pour ce Parlement d'obtenir le contrôle des taux de transports océaniques du nord de l'Atlantique. Ces compagnies sont américaines, anglaises, allemandes et canadiennes, et je crois que ce serait une chose difficile que d'organiser un tribunal qui les réglementerait toutes d'une façon efficace.

M. SINCLAIR: Il y a une grande fluctuation dans les taux de transports océani-

ques. Par exemple, il y a environ neuf mois on était obligé de payer 60 shillings pour le coton de Savannah à Liverpool, mais aujourd'hui le tarif sur la même route n'est que 32 shillings. Présentement, les taux sont très bas dans le monde entier. Ils ont baissé beaucoup pendant ces derniers mois. La difficulté du plan de mon honorable ami (M. Steele) est qu'il n'y aurait peut-être pas de trafic tout le long de l'année pour ces navires. S'ils transportent seulement le grain par le Saint-Laurent, je suis certain qu'ils n'auront aucun trafic lorsque la saison du transport du blé sera passée. Si le Gouvernement entreprend les transports maritimes, il y verra que la chose est beaucoup plus difficile que toute autre entreprise qu'il a déjà sur les bras. Mais, naturellement, toutes ces choses sont à considérer.

M. FOSTER: Je crains de ne pouvoir donner à mon honorable ami (M. Steele) une réponse qui lui soit satisfaisante. La tentative de prohiber, contrôler ou réglementer un tarif international de sa nature et qui se fait sur toutes les mers du monde rencontrera de très grandes difficultés. Nous pourrions, naturellement, réglementer les taux des navires qui voyagent entre les ports de nos Grands lacs, ou ceux qui font le cabotage, et nous ne rencontrerions pas les mêmes risques et embarras qui surgiraient inévitablement si nous voulions toucher à un trafic d'un caractère international. Il y aurait cette autre difficulté que si le Gouvernement entreprenait de transporter les produits agricoles du pays, comment pourrait-il refuser de transporter au retour les articles importés au Canada, entre autres ceux que les cultivateurs consomment. Les importateurs canadiens sont aussi fortement opposés aux taux des compagnies de navigation que les exportateurs de nos produits naturels. Tous, et, pour la même raison, veulent avoir des taux réduits; ils déclarent que les taux actuels sont trop élevés. Si vous entreprenez de transporter les produits agricoles, il faudra que vous en transportiez aussi d'autres et le Gouvernement s'engagerait dès lors dans le commerce de transport en concurrence avec le monde entier. Cela offrirait des difficultés et mon honorable ami en a mentionné une. Lorsqu'il s'agit de grandes choses il faut beaucoup de temps pour les accomplir, mais pour les choses de moindre importance vous pouvez les règler vous-même presque sur-le-champ. S'agit-il, d'un autre côté, de la conduite des planètes, la Providence seule, avec la toute puissance de l'infini peut les maintenir dans leurs orbitres. Bien que ce soit une comparaison entre deux extrêmes, je la fais pour montrer la grande différence qu'il y a entre la réglementation de petites questions locales. et celles d'un caractère international.

Quoiqu'on en dise, on ne peut nier que la concurrence est une force très puissante en dépit de toutes les coalitions, les conférences, etc. La concurrence sur mer est chose beaucoup plus facile que la concurrence sur terre, et dans les transports maritimes cettes concurrence s'exerce constamment. L'année dernière, le Saint-Laurent a été visité par 50 ou 60 steamers irréguliers qui ont transporté entre six millions et neuf millions de boisseaux de notre grain. Ces vaisseaux ne faisaient partie d'aucune coalition et faisaient concurrence aux lignes de navigation régulières. N'en concluons pas cependant que les lignes de navigation sont ennemies de ces steamers. Je ne le crois pas. Le paquebot de ligne qui vient s'amarrer à un quai dans le port de Montréal est un vaisseau qui prend du trafic de première classe et qui dessert une grande étendue de pays; il ne prend de chargements en vrac, tel que le blé, que lorsqu'il n'en a pas d'autres. S'il ne peut pas avoir d'autres chargements il prendra du blé. S'il ne peut obtenir un taux de 5 cents par boisseau, il en acceptera deux cents; et s'il ne peut avoir deux cents, il se contentera d'une cent et demie, de n'importe quel prix qui pourra payer ses frais. Une ligne de transport appartenant au gouvernement ne pourrait pas lutter contre ces forces, et il faudrait, politiquement et économiquement, faire droit aux demandes de tous les producteurs et consommateurs d'un pays. Les steamers irréguliers existeraient toujours; ceux du gouvernement ne les feront pas disparaître de l'océan; ils continueront à venir prendre notre blé, ainsi qu'ils l'ont fait à Montréal, l'année dernière, et laisseraient ceux du gouvernement sans chargement. On répond naturellement que le gouvernement pourrait supporter la perte, supposant qu'il y en aurait une. Mais le gouvernement, après tout, c'est toute la population, et chacun aurait à payer sa part.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il eu quelque succès au sujet de l'abaissement des taux d'assurance sur le Saint-Laurent? Les taux élevés sont une raison qui empêche les steamers irréguliers de remonter le Saint-Laurent. On a donné à entendre que le Gouvernement s'occupe de la question, et je désirerais savoir si le ministre a réussi à faire abaisser les taux d'assurance maritime.

M. FOSTER: Nous Canadiens, nous sommes optimistes. Nous croyons avec raison que nous avons le meilleur pays du monde, et que rien ne nous est impossible; mais nous sommes toujours sujets aux tempêtes atmosphériques et aux conditions géographiques. Nous avons des avantages, mais nous avons aussi des désavantages, au nombre desquels est notre situation géographique, et à ce sujet la question des assurances maritimes joue un grand rôle dans les transports. A tort ou à raison, les taux d'assurances sont plus élevés pour les ports du Saint-Laurent et d'une partie du nord de l'Atlantique que pour les ports du sud. Nous pouvons croire que cela n'est pas juste. Nous pouvons dire: Voyez nos bouées, nos phares, et les sommes immenses que nous avons dépensées en aides à la navigation. Voyez comme nous avons éclairé la route du Saint-Laurent jusqu'au delà du détroit de Belle-Ile, aussi bien que les rues de nos grandes villes. Mais lorsque nous nous adressons aux compagnies d'assurance maritime qui sont administrées par des hommes d'affaires pratiques, ils nous répondent: C'est une question d'offre et de demande, et si les taux sont plus élevés c'est parce que l'expérience nous a démontré que sans cela nous subirions de trop grandes pertes. Mon honorable ami dit qu'on lui a donné à entendre que le Gouvernement s'occupait de la question. C'est vrai; et je crois avoir dit moi-même que si les intéressés canadiens s'organisaient et employaient leurs capitaux pour établir une compagnie d'assurance qui rendrait plus facile aux vaisseaux irréguliers et autres, la navigation du Saint-Laurent leur permettrait de faire escale plus aisément aux ports que l'on appelle interdits, le Gouvernement serait sympathique à un mouvement de ce genre qui ferait diminuer les taux d'assurance sur l'Atlantique, et il lui donnerait son aide. C'est l'offre que le Gouvernement a faite, mais les expéditeurs n'en ont pas profité; ils ne se sont pas organisés. S'ils se mettaient à la tête d'un projet pour améliorer la situation, le Gouvernement serait tout disposé à leur aider subtantiellement; mais le Gouvernement ne peut pas demander au peuple de se faire lui-même assureur sur cette partie de l'Atlantique, en porter les risques et les fardeaux et, ce qui est aussi un grand point, prendre la direction et l'administration d'une compagnie d'assurance. La grande difficulté qui se présente lorsque l'on demande au Gouvernement d'entreprendre lui-même les transports maritimes, c'est qu'il faut que cela soit fait sur une base d'affaires. C'est une chose très difficile pour un gouvernement, et pour ma part je crois qu'il faut étudier la question très sérieusement avant de nous engager dans cette entreprise.

M. BURNHAM: En ma qualité de représentant d'un très grand nombre de cultivateurs qui m'ont souvent manifesté leur opinion sur ces questions, je sens qu'il est de mon devoir de dire que la difficulté qui se présente sous des formes diverses, bien qu'indéniable, n'est pas insurmontable. L'honorable ministre nous a dit que le problème qui se présentait à lui était difficile et que le Gouvernement hésitait à en entreprendre la solution; mais cela n'excuse pas le Gouvernement. Les grands gouvernements font de grandes choses, et si nous étions en guerre nous nous emparerions de tous les moyens de transports, garderions toutes les voies d'exportation et d'importation. Napaléon a un jour tenu l'Europe dans sa main. Il a une fois établi le blocus continental en Europe.

M. FOSTER: Oui et l'Europe en a souffert pendant plusieurs années.

M. BURNHAM: Oui, parce qu'il était le maître suprême; cela prouve seulement ce que je veux dire. Nous ne sommes certainement pas à une époque où nous devons nous croiser les bras, et dire que parce qu'une difficulté est grande elle est pour cela insurmontable. Le fait qu'une assurance nationale pourrait être établie, si tous les différents intéressés s'associaient à cette fin, montre d'une façon concluante et évidente que c'est le devoir du Gouvernement, à titre de représentant du peuple, d'en entreprendre l'établissement. C'est là une des fonctions du Gouvernement. Le peuple se forme en sociétés et en nations pour mettre ses intérêts en commun et les administrer d'après un plan national. Je prétends que les gouvernements sont élus pour cela, et s'ils font preuve de talents d'administration ils assurent le succès des intérêts nationaux et individuels. S'il faut dire aux cultivateurs que leurs produits auront à courir le risque de l'inclémence du climat, des difficultés de la navigation sur les fleuves et autres embarras qui surgissent dans un pays comme celui-ci; si c'est là tout ce que peut faire ce Gouvernement, alors il faudra nous résigner à notre sort. Si les difficultés sont réellement insurmontables il faudra bien en accepter les conséquences, mais le seule fait que le problème est difficile n'est certainement pas une excuse pour ne pas en tenter la solution.

M. J. J. HUGHES: Changez le Gouvernement.

M. BURNHAM: Cela rendrait seulement les choses pires. Nos avons certainement le droit de nous attendre qu'un ministre comme celui que nous avons s'attaquera aux grands problèmes et essaiera de les résoudre. Nous avons d'immenses moyens de transports intérieurs, mais nous sommes arrêtés à la mer. Pour ma part il y a plusieurs années que j'étudie cette question. J'ai lu tout ce que j'ai pu trouver sur le sujet, et je me suis mis en rapport avec ceux qui le connaissent; et je dois avouer que je ne le comprends pas, malgré que je sois venu en contact avec ceux qui y sont le plus intéressés. Je ne puis m'empêcher de dire cependant que je suis très désappointé d'entendre dire qu'une autre année va se passer sans que l'on fasse un effort suprême pour résoudre la question. Il est très bien d'avoir des commissions de différentes sortes qui offrent des conclusions sans effet, et dont les rapports sont mis aux oubliettes; nous, cultivateurs, voulons qu'on agisse; nous voulons que cette question ait une solution. C'est peut-être un peu radical, mais je crois que lorsqu'un gouvernement constate qu'il ne peut rien, il est de son devoir de céder la place a un autre. Je parle d'une façon générale. Je ne crois pas que personne dans le pays conseillerait un seul instant un échange de chevaux comme celui qui a été proposé il y a quelques moments. Mais c'est une maxime de droit et d'équité bien connue, qu'il n'y a pas de maux sans remède. Ce n'est certainement pas un signe de force, de progrès ou d'aptitude que nous ne puissions pas faire ce que d'autres pays ont fait. Voyez la petite Hollande, couverte comme elle l'était par les eaux de la mer. Elle les a refoulées; elle a défié la mer en construisant des digues, et en les vidant à l'aide de pompes. La Hollande est un pays merveilleusement prospère; sa population est devenue heureuse et riche. Or, à nous qui possédons des ressources naturelles énormes et des richesses considérables, ainsi qu'on le répète tous les jours, on nous dit piteusement que nous ne pouvons rien en présence d'une des difficultés les plus ordinaires de la vie. Il faut que les cultivateurs sentent que ceux qui son chargés de l'administration du pays sont des hommes capables et décidés à faire leur devoir dans la circonstance présente. Il faut que les cultivateurs sachent que le Gouvernement a un plan ou trouvera un plan qui donnera aux cultivateurs de meilleurs moyens de transporter leurs produits et faire leur commerce. Ainsi que nous le savons tous, les cultivateurs n'étant pas constitués en associations particulières comme les autres professions et métiers, ne peuvent pas résoudre eux-mêmes cette question; ils sont obligés conséquemment de s'adresser au Gouvernement. Les autres professions ou métiers peuvent s'entendre facilement, ou par des méthodes d'affaires bien dirigées trouver des plans pour la solution de leurs problèmes. Le cultivateur fait certainement autorité dans les questions agricoles, mais il ne connait pas les questions commerciales. Je ne puis donc dire avec trop de force que le désir, ou plutôt le vœu du cultivateur, est que le Gouvernement actuel ou un autre gouvernement, entreprenne de résoudre la question des transports océaniques, et il faut qu'elle soit résolue.

M. CARROLL: Je désire appeler l'attention du ministre sur une question qui a été soumise à son département pour la premières fois en 1901, et en différentes occasions ensuite entre cette année-là et 1908, et en dernier lieu sous la forme d'une requête l'année dernière. Je veux parler des efforts que la population de la rivière Mira ont faits pour obtenir une subvention pour le steamer qui navigue dans cette rivière. Lorsque la question a été soumise à l'attention du prédécesseur de l'honorable ministre, je crois que celui-ci a répondu que le Gouvernement n'était pas supposé accorder des octrois ou subventions aux bateaux qui naviguent dans les rivières intérieures. L'ancien Gouvernement a voté de l'argent pour construire des quais publics sur cette rivière, et le Gouvernement actuel a donné effet à cette intention en construisant ces quais. Je crois que cela fait disparaître l'objection que le Gouvernement fédéral ne doit pas subventionner les vaisseaux qui naviguent sur des rivières intérieures comme la rivière Mira. Les résidents ont fait parvenir au ministre ou à son département une longue pétition, et je désire donner tout l'appui possible à leurs demandes. Ce steamer transporte des passagers et des marchandises à 25 et 30 milles sur la rivière Mira. A l'entrée du port il y a un chemin de fer qui relie Louisbourg et Sydney, et la rivière est la seule voie de transport par laquelle les cultivateurs établis sur les bords de la rivière Mira—et c'est un très beau pays ayant une population agricole nombreuse—peuvent expédier leurs produits, à moins de les charroyer par terre sur une

distance de 16 à 18 milles, soit à Sydney ou aux autres centres miniers. Je saisis cette occasion pour demander au ministre s'il ne lui serait pas possible de placer dans son budget supplémentaire un crédit à cette fin. Le Gouvernement a entrepris de construire des quais sur cette rivière, et je crois qu'il devrait aider encore les habitants de cette partie du pays en accordant une petite subvention à ce bateau. Le Gouvernement provincial en a voté une, mais elle est bien petite et les gens voudraient avoir un service quotidien, mais il faudrait que ce fût une personne très active pour rendre profitable un service quotidien, même avec une subvention.

M. GEORGE E. FOSTER: J'étudierai la question.

M. MORPHY: Nous sommes à l'item 162, concernant le service entre le Canada et Terre-Neuve. J'ai souvent pensé, et c'est là ce qui m'excuse de dire quelques mots à cette heure avancée, qu'il est possible de développer un grand trafic entre le Canada et Terre-Neuve, possibilité dont on ne profite pas comme on le devrait. Terre-Neuve fait un commerce considérable avec le Canada. L'honorable député de l'île du Prince-Edouard (M. A. A. Maclean) a cité des chiffres, de sorte que je n'ai pas à le faire. Je parle seulement comme quelqu'un qui a eu l'occasion de visiter cette île l'été dernier. J'ai été très frappé de voir la grande quantité de marchandises canadiennes offertes en vente dans cette île, et, en conversant avec un des principaux commerçants de Terre-Neuve, j'ai découvert que l'on y croyait que nous ne faisions pas assez d'efforts pour activer nos échanges. J'ai remarqué que les habitants de Terre-Neuve sont presque Canadiens. Je crois que les banques de la Nouvelle-Ecosse, de Montréal et du Commerce y fournissent l'argent. La monnaie canadienne y est en circulation, et le peuple parle absolument notre langage avec une teinte d'accent irlandais. On dit que l'île est la terre du poisson, des grenouilles, des chiens et des Irlandais. J'y ai trouvé un désir très grand d'établir des relations commerciales plus intimes avec le Canada. Je crois que l'île le désire vivement, et cependant pour une raison quelconque, en raison de certaines choses qui ont eu lieu dans le passé, et que je n'ai pas à mentionner ici, on y constate une hésitation à établir une alliance plus intime avec nous, nationale et commerciale. Clabot's-Head est l'entrée de Terre-Neuve. C'est par là que vous passez entre des îles de roches pour entrer dans un des ports les plus magnifiques, dont les hauts promontoires indiquent une force indestructible. J'ai eu l'impression que Terre-Neuve était non seulement le port d'entrée du Canada mais aussi celui de l'Amérique Britannique du Nord, et j'ai pensé que l'on pouvait faire quelque chose, soit commercialement ou autrement, pour amener cette magnifique colonie dans la Confédération. Sa population est du même sang que nous; ce serait un grand progrès. Il y a sur la côte sud de Terre-Neuve un territoire splendide de centaines de milles d'étendue, depuis Port-aux-Basques jusqu'à la baie Placentia et de là jusqu'à Saint-Jean. Tous les villages sur cette côte n'ont pas de communications par chemin de fer, ce sont essentiellement des endroits de commerce océaniques; et avec le progrès que le Canada y a fait aujourd'hui, avec la cordialité que j'ai entendu exprimer par les principaux hommes d'affaires et autres, je crois que le temps est opportun pour tenter quelque chose qui augmentera notre commerce avec Terre-Neuve. Pendant les quinze années que le parti libéral a été au pouvoir, il n'a rien tenté dans ce sens. Je crois que de ce côté-ci de la Chambre nous devrions faire comprendre au Gouvernement les grandes facilités qu'il y a d'augmenter notre commerce avec Terre-Neuve. J'y ai constaté un fait étrange. La population de cette colonie est une population composée de commerçants aventureux. J'y ai vu à St-Jean des navires chargés de morue pour l'Amérique du Sud. J'y ai vu aussi qu'on exportait la morue dans les pays d'Europe.

Le poisson y est en abondance et en quantité presque inépuisable, et bien que le commerce de l'île s'accroisse considérablement avec d'autres pays que le Canada, et bien qu'elle laisse à nos Provinces maritimes le soin de nous fournir de poisson aussi loin dans l'intérieur du pays que les wagons frigorifiques et les chemins de fer peuvent le transporter, le commerce de Terre-Neuve consistant en produits naturels qui sont principalement le poisson, la pulpe et quelques minéraux en dehors des mines de Belle-Isle est encore à être exploité et développé. Ce commerce s'en va dans d'autres directions et nous devrions faire un effort pour nous en assurer la plus grande partie, spécialement lorsque cette île désire tant acheter les produits de

notre pays. Lorsque j'ai vu cette modique somme de $70,000 dans les crédits, j'ai été surpris; j'aurais pensé plutôt y voir $700,000. Je n'ai aucune donnée précise, mais je voulais faire connaître mon impression sur les possibilités qui existent dans cette île. Notre commerce avec Terre-Neuve s'élève aujourd'hui à $4,000,000, mais je crois qu'avec un peu d'efforts nous pourrions facilement le porter à dix ou douze millions, ce qui serait d'un grand avantage pour le producteur canadien.

M. SINCLAIR: Je veux protester contre l'assertion de mon honorable ami que l'ancien Gouvernement n'a rien fait pour augmenter le commerce avec la colonie de Terre-Neuve. La préférence britannique a dans une très grande mesure stimulé le commerce entre le Canada et Terre-Neuve, et je n'ai aucun doute que cette préférence a été surtout le moyen d'augmenter ce commerce. L'ancien Gouvernement a le mérite d'avoir étendu la préférence britannique à toutes les colonies anglaises. Le Gouvernement actuel, bien qu'il soit au pouvoir depuis plus de deux ans, n'a rien fait pour augmenter le commerce avec Terre-Neuve. Mon honorable ami a été le premier à amener la politique dans cette discussion et je ne veux pas laisser passer cette occasion sans lui dire que notre parti a droit au mérite d'avoir augmenté le commerce avec Terre-Neuve. Il y a d'autres moyens encore de l'augmenter davantage. Si mon honorable ami veut convaincre le Gouvernement d'accorder à cette colonie une préférence additionnelle, il trouvera que Terre-Neuve saura y répondre, et je suis certain que ce moyen fera plus pour augmenter le commerce entre les deux pays que l'octroi de subventions à des compagnies de navigation.

Navigation à vapeur entre Halifax et Saint-Jean et Liverpool, $20,000.

M. SINCLAIR: A quelle compagnie cette subvention est-elle payée?

M. FOSTER: A la compagnie Furness et Withy.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il l'échelle des taux de cette compagnie?

M. FOSTER: Oui, en ce qui concerne Terre-Neuve. Nous avons dans le contrat avec cette compagnie la même clause que dans les autres contrats que j'ai déjà lus.

M. SINCLAIR: Soumettent-ils leurs taux chaque année, quand les contrats sont renouvelés?

M. FOSTER: Ils soumettent les taux.

M. SINCLAIR: Les taux sont-ils les mêmes cette année que l'année dernière?

M. FOSTER: Absolument les mêmes.

Service de transport entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, $35,000.

M. SINCLAIR: Quelle compagnie a cette subvention?

M FOSTER: La ligne Manchester, Limited.

M. SINCLAIR: Transporte-t-elle les dépêches?

M. Foster: Non.

M. SINCLAIR: Quel est le but de cette subvention à cette ligne?

M. FOSTER: L'extension de notre trafic. Comme mon honorable ami le sait, Manchester est au centre du pays le plus populeux de l'Angleterre et j'aimerais à appeler l'attention de mon honorable ami sur les augmentations qui se sont déjà produites dans ce milieu. Cette ligne transporte beaucoup de marchandises. L'an dernier elle a transporté 269,438 tonnes de marchandises en poids et 72,761 tonnes cubiques, alors qu'en 1908, elle n'avait transporté que 112,759 tonnes. Ce commerce a donc plus que doublé, et il augmente tout le temps.

M. SINCLAIR: Il s'agit tout simplement de faire la concurrence aux navires irréguliers.

M. FOSTER: Il y en a sur les lieux, ils pourront certainement faire de la concurrence. Pour ce qui est de la valeur des marchandises transportées, il y a eu pour $8,246,791 de marchandises d'origine canadienne et pour $3,000,000 de marchandises de provenance américaine; cette ligne a transporté en tout pour $12,000,000 de marchandises, ce qui représente un commerce énorme. La subvention n'est pas très élevée.

M. SINCLAIR: Dans ce cas, la compagnie devrait pouvoir se passer d'une subvention.

M. FOSTER: Il est maintenant question de savoir si oui ou non nous devons subventionner cette ligne, jusqu'à quel point nous devons l'aider, et si elle doit se supporter elle-même. Une des choses que j'avais en vue quand j'ai demandé un état des revenus et dépenses, avec autres données couvrant une période de deux ou trois ans, c'était de savoir si cette ligne, ou toute

autre, devait se contenter de ses propres ressources.

Service entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, $7,500.

M. MACDONALD: Qui reçoit la subvention pour l'Irlande?

M. FOSTER: Le contrat a été passé avec la Ulster Steamship Company, Limited. L'an dernier cette compagnie a transporté pour $1,200,000 de marchandises de provenance canadienne.

M. MACDONALD: Pour combien comptaient les madriers, dans ce montant?

M. FOSTER: Il y en avait une certaine quantité, mais la ligne a aussi transporté du blé, de l'orge, du seigle, de la planche, de la farine, de l'avoine, des pommes, du foin, de la graine de lin, des planches à laver, des bassins, des manches. Elle a transporté une grande quantité de marchandises.

Service d'hiver entre Saint-Jean, Halifax, Londres, $15,000.

M. FOSTER: La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien a ce contrat. L'an dernier, elle a transporté des marchandises canadiennes pour $2,600,000 et des marchandises américaines pour $1,141,000, soit un total d'environ $4,000,000 de marchandises.

M. SINCLAIR: Combien de voyages a-t-elle fait?

M. FOSTER: Dix.

M. SINCLAIR: Quel est le but en payant cette subvention?

M. FOSTER: Le but est d'encourager le commerce entre les deux pays.

M. SINCLAIR: Il semble absurde que nous subventionnions un service de transport des marchandises entre Saint-Jean et Halifax et Londres, là où il y a des douzaines de compagnies qui sont prêtes à entreprendre ce transport aux taux ordinaires. Est-ce que réellement nous travaillons à développer notre commerce avec Londres? Si nous n'obtenons aucune réduction en payant une subvention de $15,000, pourquoi la payons-nous? C'est là le point qui me pique. S'il s'agissait de développer un commerce ou une industrie en particulier, s'il s'agissait de transporter les pommes d'Annapolis, par exemple, ce serait une affaire différente; mais pour une compagnie qui transporte tout simplement des madriers et des cargaisons ordinaires, je crois que nous jetons l'argent à l'eau.

M. FOSTER: Il n'est pas absolument juste de dire "qui transporte tout simplement des madriers", parce que la compagnie ne transporte pas simplement des madriers. Qu'on me permette d'éclairer mon honorable ami sur la situation. Ces services n'ont pas été inaugurés l'an dernier ou l'an précédent. Ces subventions existent depuis des années, depuis vingt-cinq et trente ans. Les questions qu'on a posées ce soir ont déjà été posées bien des fois et chaque fois il m'aurait été aussi difficile de répondre que ce soir. Le ministère n'avait absolument aucune donnée jusqu'à ce que nous ayons établi le système qui consiste à prendre des renseignements sur les revenus et dépenses de ces services. Nous n'avons pas pu faire cela en un an, mais si nous prenons une période d'un, deux, trois ou quatre ans, nous avons des données pour nous former une opinion du secours dont telle ou telle ligne peut avoir besoin. Je pense que nous arriverons bientôt au temps où les services de transport des marchandises entre les grandes villes et les grands pays se suffiront à eux-mêmes et graduellement, nous nous limiterons à donner des subventions pour le transport des dépêches, et pour l'encouragement de lignes nouvelles ouvrant des marchés nouveaux où nous rencontrons de grandes difficultés à nous implanter. En attendant, je crois que nous parviendrons à faire un bon choix des services et lignes qui méritent des subventions, chose que nous ne pouvons faire maintenant parce que nous manquons de documentation.

Service entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, sur l'océan Pacifique, $180,509.

M. MACDONALD: Nos importations de l'Australie augmentent-elles?

M. FOSTER: Nos importations et nos exportations augmentent. En 1913, il y a eu pour $770,412 de produits canadiens exportés, et une grande quantité de produits américains, faisant un total de $3,500,000. Il serait plus satisfaisant de consulter les rapports du ministère pour voir les différentes lignes entre lesquelles ce trafic a été partagé.

M. MACDONALD: Qu'en recevons-nous en particulier?

M. FOSTER: Les exportations de produits canadiens ont augmenté de $2,574,000 en 1902, à $3,954,000 l'an dernier.

11 p.m. Il y avait une petite quantité de produits étrangers, portant le total des exportations à environ $4,000,000. Les importations sont beaucoup moindres, ayant un total de moins de $500,000. Dans le commerce avec l'Australie, la balance est fortement en notre faveur;

l'Australie a à peu près les mêmes produits d'exportation que nous.

M. MACDONALD: Est-ce que nous y expédions des instruments agricoles?

M. FOSTER: Quelques instruments aratoires y sont expédiés, et aussi l'on en pense beaucoup de bien.

M. SINCLAIR: Je supose que la subvention décroît à mesure que les affaires augmentent.

M FOSTER: La subvention, comme d'ailleurs toutes nos subventions, est une somme donnée pendant la durée de l'entreprise.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre dit qu'il y a forte augmentation dans cette entreprise. Il m'a semblé qu'il pourrait y avoir une réduction correspondante de la subvention, car l'augmentation des affaires doit donner un revenu beaucoup plus considérable au vapeur.

M. FOSTER: Oui, il en serait ainsi d'après des principes strictement logiques, mais nos subventions diffèrent quelque peu de cette base.

Service de vapeur entre Victoria et San-Francisco, $3,000.

M. KYTE: A-t-on fait quelque progrès au sujet de la requête faite au nom de quelques intéressés de la ville de Yarmouth et des environs pour faire subventionner un service de bateaux à vapeur entre Yarmouth et Boston?

M. FOSTER: Oui. On a fait tant de progrès que j'ai dû refuser de payer une subvention quelconque à la ligne des vapeurs qui voyagent entre Yarmouth et Boston. La ligne de vapeurs de Yarmouth était sur le point d'agrandir son service, et l'on a alors cherché à obtenir une subvention du gouvernement fédéral. Après avoir étudié la question, j'ai été forcé de dire qu'à mon avis la compagnie devait se charger de ses propres frais et améliorer le service. Elle a amélioré le service, depuis, sans subvention.

M. KYTE: A-t-on fait une proposition quelconque pour la subvention d'une nouvelle ligne de vapeurs entre Shelburne et Boston?

M. FOSTER: Je ne sais pas si vous pouvez dire qu'une proposition a été faite ou non. Il y a eu correspondance; une délégation est venue à Ottawa et a discuté la question avec moi. Mais sauf l'idée générale à l'effet qu'on désirait avoir un service entre Shelburne et Boston, il n'y a pas eu de proposition directe sur quoi l'on aurait pu s'appuyer pour subventionner ce service. A tout prendre, nous n'avons pas subventionné les services directs entre nos grandes villes et les grandes villes américaines. Bien qu'on n'ait rien décidé là-dessus, je crois encore qu'il y aura des difficultés qu'on ne peut surmonter, à l'heure actuelle, dans l'établissement d'un service nouveau et moderne de passagers et de fret entre Boston et les ports de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse.

M. KYTE: Il s'est produit un état de choses qui n'existait pas antérieurement au sujet du commerce entre la Nouvelle-Ecosse et les Etats de la Nouvelle-Angleterre, surtout à propos du transport du poisson. Les marchés américains sont libres pour les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. Les pêcheurs de la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse sembleraient être assez bien desservis par le très excellent service de vapeurs établi depuis si longtemps entre Yarmouth et Boston. Toutefois, les pêcheurs de l'est de la Nouvelle-Ecosse ne sont pas si bien partagés sous ce rapport, quant aux moyens de transport. On a établi une excellente ligne de vapeurs entre Charlottetown, Port-Hawkesbury, Halifax et Boston. Malheureusement, toutefois, il existe d'autres centres très importants des industries de la pêche, sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, qui ne sont desservis par aucun service direct avec Boston, et je serais heureux si le ministre voulait nous dire franchement ce qu'il pense de l'opportunité de subventionner un service quelconque entre la Nouvelle-Ecosse et Boston, et de lui donner la même attention qu'il accorde aux autres services subventionnés dans le but d'avancer le trafic et l'échange de commodités entre les différentes parties des colonies britanniques.

Il y a des centres importants de pêche à Arichat et Canso, où l'on prend de grandes quantités de poisson, qui trouveront naturellement un débouché aux Etats-Unis. A l'heure actuelle, il n'y a aucun moyen direct de transport, parce que les vapeurs n'arrêtent pas aux localités intermédiaires entre Port-Hawkesbury et Halifax. Il vaudrait la peine que l'honorable ministre pensât à donner une subvention à la Plant Steamship Co., en considération de ses arrêts à Arichat et Canso, pour prendre les chargements de poisson, qui trouveraient un marché plus immédiat et plus profitable aux Etats-Unis que dans notre propre pays.

M. SINCLAIR: Je désire insister auprès du ministre sur le même point, car c'est là une question dans laquelle mes commettants sont fort intéressés. J'ai eu l'occasion, récemment, de soumettre la question au ministre de la Marine, et nous l'avons discutée; quelques députés de ce côté-ci de la Chambre ont donné plusieurs raisons pour lesquelles on devrait accorder quelque subvention à un service de bateaux à poisson qui voyagerait entre la côte sud de la Nouvelle-Ecosse et le marché de Boston. Il est évident que nous devrions profiter du marché ouvert libre des Etats-Unis, mais nous ne pouvons pas le faire à l'heure actuelle avec nos moyens de transport. La ville de Yarmouth a des commodités de transport, jusqu'à un certain point. Je comprends qu'un vapeur fait un service entre Yarmouth et Boston trois fois par semaine.

M. FOSTER: Quatre.

M. SINCLAIR: Les gens de Yarmouth peuvent expédier leur poisson frais au marché de Boston, et je tiens de bonne source qu'il en est résulté un doublement du prix à Yarmouth depuis que les Etats-Unis ont enlevé leur droit sur le poisson. Le poisson est un article fort périssable, et à moins de le placer promptement sur le marché, il est presque impossible d'en faire le commerce. A Canso, nous avons eu un prix mort de $1.50 par cent livres de merluche fraîche et de morue fraîche, depuis des années, alors qu'à Yarmouth, on a reçu une moyenne de $3.86 par cent livres de la même qualité de poisson pendant l'hiver dernier. Le marché de Montréal est un marché relativement bon; mais il nous coûte cher d'expédier à Montréal, et le prix du transport par eau, des ports du sud de la Nouvelle-Ecosse à Boston, est de beaucoup moindre que celui par voie ferrée jusqu'à Montréal. Puis, le marché de Montréal est petit, et si vous y lancez deux ou trois wagons de poisson dans une seule journée, vous le débordez. D'autre part, vous pouvez expédier tout le poisson que vous voulez à Boston, car c'est le grand centre de distribution pour Chicago, New-York, et les grandes villes des Etats-Unis. Le prix de Boston fluctue, mais il est parfois très élevé. Il est aussi parfois inférieur à celui de Montréal, mais la moyenne de prix à Boston est de beaucoup meilleure que la moyenne à Montréal. Nous ne pouvons jamais nous attendre à développer un fort commerce de poisson sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse au moyen de nos marchés locaux actuels. Le marché des Etats-Unis nous est maintenant ouvert, et ce qu'il faut pour donner au peuple de la Nouvelle-Ecosse un commerce florissant, ce sont des facilités de transport. Le ministre des Finances nous a dit que notre commerce avec les Etats-Unis était considérable parce que nous achetions beaucoup des Etats-Unis, mais voici une occasion de leur vendre une denrée que nous avons sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, et pour laquelle un marché immédiat nous attend aux Etats-Unis.

Je n'ai aucun doute qu'avec ces facilités, notre commerce de poisson avec les Etats-Unis prendra d'immenses proportions. Le ministre du Commerce et de l'Industrie apprendra que, grâce au tarif Wilson, la ville de Yarmouth a, l'année dernière, fait des affaires considérables avec son poisson frais. Nous pouvons également développer cette industrie à Canso, à Isaac's-Harbour, à Drumhead et dans beaucoup d'autres endroits des côtes de la Nouvelle-Ecosse. Je suggérerais au ministre du Commerce d'envoyer prendre le poisson sur un point d'où une ligne de vapeurs subventionnée le porterait à Boston. Je ne sais si cela est difficile, mais je n'y vois aucun empêchement. J'espère que le ministre étudiera sans prévention cette question; depuis longtemps, en effet, c'est un des avantages que cherchent à obtenir nos populations de la Nouvelle-Ecosse.

M. FOSTER: Je me rends parfaitement compte—non pas peut-être à l'égal de mon honorable ami (M. Sinclair), qui se trouve sur les lieux—des possibilités du commerce du poisson dans les Provinces maritimes, surtout dans cette province, la mieux douée sous ce rapport, de la Nouvelle-Ecosse.

M. MACDONALD: Sous tous les rapports.

M. FOSTER: Il existe néanmoins des difficultés à l'établissement d'une ligne de vapeurs rapides entre Boston d'une part et, d'autre part, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Il se pourrait aisément dépenser des sommes très considérables à l'établissement de services rapides et fréquents; mais l'honorable député (M. Sinclair) doit comprendre qu'il serait difficile de les multiplier. Le commerce du poisson à la Nouvelle-Ecosse est florissant; il donne de l'emploi à un très grand nombre de personnes; il occupe un grand nombre de gens, qui ne sont pas des capitalistes, à recueillir le poisson, mais on y trouve aussi bon nombre de gens qui sont des capitalistes, et qui ont les moyens d'établir les services nécessaires au transport du poisson sur les marchés où on l'attend. Il part d'Halifax et de Yarmouth des lignes directes de vapeur qui se rendent sur ce mar-

ché. Vous avez à Yarmouth une autre ligne qui, non seulement dessert le port, mais aussi la côte voisine. Yarmouth est un centre de levée du poisson au sud de la Nouvelle-Ecosse, et même à partir d'endroits aussi distants que Mulgrave, par le chemin de fer qui s'y trouve et qui alimente, dans une très large mesure, les compagnies de navigation dont le point de partance est à Yarmouth. Il nous serait utile d'avoir à notre service tous ces bateaux-là, mais il existe des difficultés. On pense communément que nos moyens n'ont pas de limites, et qu'une somme de 100 millions et plus n'est pas faite pour nous arrêter. Il nous faut d'un côté prendre garde à modérer quelque peu nos dépenses administratives et, d'un autre côté, étudier ces questions sans parti pris, ce que je suis tout disposé à faire en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, car je connais l'importance de ses industries, importance toujours croissante. Un peu de temps et de patience nous fera peut-être un grand bien sous ce rapport.

Subventions postales et aux paquebots—Service à la vapeur depuis l'ouverture jusqu'à la fin de la navigation en 1914, entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, $20,000.

M. MARCIL: Le ministre voudrait-il bien nous donner des éclaircissements sur ce point?

M. FOSTER: Ce service nous était assuré pour un certain nombre d'années en vertu d'un marché avec le vapeur "Canada" moyennant une subvention annuelle de $20,000. Cette subvention avait été augmentée de $5,000 il y a juste un an ou un an et demi, à cause d'un accroissement du volume des affaires sur cette partie de la côte. Comme le sait mon honorable ami, il y a d'abord la concurrence d'une ligne de chemin de fer qui longe le littoral sans desservir toutes les localités et tous les ports. Toujours est-il que, pour des considérations locales, une somme de $5,000 a été ajoutée à la subvention il y a un an ou à peu près, et un marché a été conclu avec le "Canada", un très bon vaisseau, autant que je me souviens, mais dont le propriétaire est mort, et ses héritiers n'ont pas pu continuer le service. Il nous a fallu prendre à la hâte des arrangements pour la continuation d'un service diminué de moitié moyennant moitié de la subvention, avec le "Canada" pour un, et le "Gaspésia", vaisseau que mon honorable ami connaît bien, pour exécuter l'autre partie du service. La subvention était de la même somme pour les mêmes ports ou la même distance ou à peu près que dans le cas de notre ancien marché avec le "Canada", avec cette différence que le service est distribué entre deux vaisseaux. Je crois que les adjudicateurs de ce service ont l'intention de se rendre jusqu'à Montréal. La subvention n'est que pour jusqu'à Gaspé; mais, s'il leur est possible dans le temps fixé de faire le voyage de Montréal, il n'y a pas d'objection à cela. C'est le meilleur arrangement que nous puissions faire à l'heure qu'il est. Quant à ce qui surviendra plus tard, je ne suis pas en mesure de le dire.

M. MARCIL: Y aura-t-il comme aujourd'hui deux voyages par semaine entre Campbellton et Gaspé?

M. FOSTER: Il n'y aura que vingt-six voyages aller et retour; demi-subvention et demi-service.

M. MARCIL: Est-ce que les gens de là-bas ont exprimé le désir d'un service de cette sorte?

M. FOSTER: Je n'ai pas eu le temps de communiquer avec eux, et ce n'est pas en quelques jours que l'on peut décider de ce qu'il y a de mieux à faire. Avec du temps, on aurait pu susciter une concurrence à l'aide d'une demande et de soumissions et obtenir de meilleurs résultats. La navigation allait s'ouvrir, et ça été la seule proposition que j'aie pu me faire soumettre, aussi je l'ai acceptée, plutôt que de manquer cette occasion de continuer le service.

M. MARCIL: Pourquoi le Canada n'a-t-il pas continué son service de l'année dernière?

M. FOSTER: S'il m'en avait été fait la proposition, j'aurais pu l'accepter, mais elle ne m'a pas été faite.

M. MARCIL: Vous aviez un engagement.

M. FOSTER: Un engagement ne vaut pas grand'chose contre un mort dont les héritiers ne sont pas prêts à remplir les obligations. Dans un cas de cette sorte, mon honorable ami ne me demanderait pas d'insister.

M. MARCIL: On me dit que le bateau a été vendu à une autre compagnie.

M. FOSTER: En effet.

M. MARCIL: Quel est le nom du nouveau gérant?

M. FOSTER: L'entreprise sera adjugée à la Compagnie de navigation de Gaspé et la baie des Chaleurs (à responsabilité limitée), dont le gérant est M. Blouin.

M. MARCIL: Demeure-t-il à Québec?

M. FOSTER: Je ne sais pas.

M. MARCIL: Il y a quelque temps, j'ai posé au ministre une question relativement à l'état du vapeur le "Canada", savoir: s'il avait subi une inspection; et le ministre de la Marine et des Pêcheries m'a fait la réponse qui suit:

Les inspecteurs du Gouvernement ont fait l'inspection du steamer "Canada" et lui ont accordé un certificat le 5 mai 1913; ce certificat expirait le 1er décembre 1913. Le département n'a reçu aucun autre rapport d'nspecteur, et aucun certificat n'a été accordé pour 1914.

Cette réponse a été donnée le 6 avril, il y a trois semaines.

M. FOSTER: Je ne saurais dire si depuis il a été délivré un certificat. Je ne possède aucun renseignement que je puisse fournir à mon honorable ami. Quant à l'autre vaisseau, je m'en suis informé, et j'en ai fait faire une inspection pour m'assurer qu'il est en état de faire sa part du service. Le directeur général des Postes me fait savoir que le "Canada" subit en ce moment des réparations, et qu'il lui sera délivré un certificat quand il aura été réparé. Il lui faut ce certificat avant de se mettre sur la route.

M. MARCIL: Dans un rapport mis devant la Chambre le 2 mars dernier se trouve une lettre du défunt président de la compagnie, qui donne pour raison de la mise de son navire dans le bassin le 28 novembre, à une date moins avancée que d'ordinaire, la demande faite au Lloyd à Londres d'une attestation du bon état du vaisseau et d'un avis à lui donné de sa part de le mettre dans le bassin, avis auquel il dit s'être conformé. Je voudrais que le ministre s'assurât qu'il met sur cette côte un bateau sûr.

M. FOSTER: Je le ferai certainement.

M. MARCIL: Ce bateau a été acheté en 1892. Il s'appellait autrefois le "Patria". On l'avait signalé comme n'étant plus d'aucune utilité pour son propriétaire, et il se trouvait depuis un temps assez long dans le port d'Halifax, à vendre, quand il a été acheté et mis sur la route de Gaspé. Le service n'était pas aussi mauvais que celui du "Restigouche", mais presque aussi mauvais. Depuis que l'"Admiral" a été ôté de là, le service a été de mal en pis. Le "Canada a été rapiécé; on y a établi sur le pont une couple de cabines, mais les machines sont surannées et elles n'ont pas du tout donné satisfaction l'année dernière. De soixante voyages que ce service donnait autrefois dans l'année, il n'en a plus fait que cinquante-trois, et voici que maintenant ce sera vingt-six, un voyage par semaine. Dans les mois de mai et juin, il se prend, de Gaspé à Charlo, de grandes quantités de saumon envoyées à Dalhousie et mises là dans des glacières, pour être transportées en chemin de fer. On a trouvé que les deux voyages par semaine du "Canada" étaient de tout point insuffisants, et l'on a organisé des services locaux. Un habitant de Bonaventure a mis sur la route un bateau à lui. L'honorable député de Restigouche (M. Reid) a fait partir de Charlo un bateau à voiles, et Loggies a eu, je crois, un service indépendant. Toutes ces agences se sont employées au transport du poisson pris en mai et en juin. Le "Canada" a donné un bien médiocre service, mais si les choses empirent, nos gens auront à compter sur le chemin de fer pour le transport de leur poisson.

C'est là un argument de plus en faveur de la proposition que je faisais l'autre jour, à savoir que le moment est venu pour l'administration de s'emparer de cette voie et d'en faire un embranchement avec l'Intercolonial. Nous avons dépensé 1 million et demi en espèces sonnantes pour ce chemin, et il a été versé une somme de $250,000 en subventions pour l'établissement de vingt-six ponts métalliques. La voie que l'on a construite entre Carlisle et Gaspé, moyennant 3 millions, n'est, à proprement parler, d'aucune utilité. Pendant les mois d'hiver, il n'y circule qu'un train par jour et, pour des semaines à la fois, il n'est donné aucun service à la contrée. L'ancienne ligne de Carlisle à Matapédia a été reconstruite; mais ce qu'il faut par-dessus tout, c'est un pont entre Campbellton et Cross, pour mettre la péninsule gaspésienne en communication avec l'Intercolonial à Campbellton et avec le Transcontinental à Edmonton. Si nos amis de la Nouvelle-Ecosse obtiennent pour le transport de leur poisson sur le marché américain un meilleur service de bateaux à vapeur, ce serait l'idéal que de pouvoir relier Gaspé à Campbellton. Nous pourrions alors tirer avantage de l'Intercolonial, comme de toutes les voies qui s'y rattachent; nous nous trouverions reliés au Boston and Maine, et notre poisson arriverait à Boston dans les vingt-quatre heures. La baie des Chaleurs offre de grandes ressources. Si le service du chemin de fer était amélioré, on pourrait, je crois, se passer entièrement du service des bateaux à vapeur pour le transport des marchandises. Cela me chagrinerait, néanmoins, car la côte de Gaspé est un des endroits les plus pittores-

ques de la province de Québec. Cette région, pendant l'été, est une des plus attrayantes de l'est du Canada. Je sais qu'il se présente des difficultés pour le Gouvernement, mais j'espère qu'il reconnaîtra l'insuffisance du service de bateaux à vapeur et de chemins de fer que l'on donne aux habitants de la péninsule gaspésienne et qu'il y apportera remède.

M. PELLETIER: Mon honorable ami sait que le projet de loi relatif à l'achat de ce chemin de fer a été rejeté l'année dernière par le Sénat.

M. MARCIL: Le directeur général des Postes sait parfaitement qu'il aura mon appui s'il présente une mesure législative ayant pour objet de mettre l'Etat en possession de ce chemin.

M. FOSTER: J'ai donné beaucoup d'attention à la route que mentionne mon honorable ami, mais l'affaire est quelque peu difficile à résoudre. Je me suis aperçu à l'examen que, pour une subvention de $20,000, la somme des transports effectués n'était que de 1,600 tonnes. La question se présente de savoir combien l'on peut dépenser sur une route qui, à de certains égards, semble aller en déclinant. C'est à cause de mon admiration pour cette belle nappe d'eau que j'ai accordé $5,000, et que je continue à le faire, et parce que j'ai toujours aimé à voir les touristes et les voyageurs s'y rendre en foule. Mais dans la situation où nous sommes, je ne saurais faire mieux que je n'ai fait.

M. MARCIL: Le ministre n'ignore pas, sans doute, que la diminution du trafic apporté au Canada ne signifie pas que la péninsule gaspésienne ne fait plus de progrès. Si le mouvement des marchandises a diminué en ce qui concerne les bateaux à vapeur, c'est que le chemin de fer atteint maintenant Gaspé et parce qu'il y a trois lignes indépendantes de navires à vapeur voyageant de Montréal à Québec. Autrefois l'"Admiral" suffisait à toute la besogne; mais aujourd'hui le "Canada", le "Gaspésian", le "Lady of Gaspé" et le chemin de fer de Cascapedia à Gaspé sont tous employés au transport des marchandises.

Service à la vapeur entre Halifax et la côte ouest du Cap-Breton, avec arrêts au port d'escale, $2,000.

M. WILLIAM CHISHOLM: Jusqu'où ce bateau va-t-il dans sa marche vers le nord sur le côté ouest du Cap-Breton?

M. FOSTER: Il va jusqu'à la baie de Plaisance.

Service à la vapeur entre Halifax et Sherbrooke, $2,000.

M. SINCLAIR: A-t-il été fait un marché pour ce service, et avec qui?

M. FOSTER: Oui, avec M. W. J. Murdoch. Ce service date de quelque temps déjà, et c'est l'année dernière seulement que des subventions lui ont été versées.

M. SINCLAIR: Il en recevait une du Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Service à la vapeur entre Kenora et Fort-Francs, $,000.

M. OLIVER: Ceci est un service intérieur. Le ministre voudrait-il bien donner des éclaircissements?

M. FOSTER: Ce service a une histoire, et je me demande si je trahirais la confiance de quelqu'un en la racontant. A une certaine époque certain ministre était déjà depuis longtemps importuné par une demande d'établir un service sur cette route, mais il combattit bravement le principe d'une subvention à des services sur les lacs d'Ontario, par idée d'économie et aussi pour ce qu'il jugeait être un service régulier de bateaux à vapeur. De guerre lasse néanmoins, fatigué d'avoir eu tant de lignes à subventionner pour des ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et cédant à un accès d'humeur, il déclara dans une certaine occasion qu'il subventionnerait cette ligne des lacs et rivières de la province d'Ontario en guise de compensation pour le nombre de celles qu'il avait aidées dans la Nouvelle-Ecosse. Il me semble que je ne ferais pas honneur à sa mémoire si je laissais tomber cette subvention.

M. OLIVER: Je ne voudrais pas passer pour m'être opposé à ce service.

Service à la vapeur de l'ouverture à la clôture de la navigation en 1914, entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, $15,000.

M. J. J. HUGHES: Il s'agit ici d'une ligne qui dessert une partie de l'île du Prince-Edouard. Si je ne me trompe, le ministre aurait dit que, depuis son entrée en fonctions, le tarif n'avait pas été augmenté. On m'a dit cependant qu'il y avait eu augmentation.

M. FOSTER: C'est tout le contraire que je me suis laissé dire. Un des ennuis auxquels j'ai été en butte m'est venu précisément de ce service, qui se distingue par de nombreuses singularités. Le mouvement des marchandises n'y est pas bien considérable, et il est de telle nature qu'un capitaine accueillant peut faire beaucoup, pen-

dant qu'un autre serait une cause d'insuccès.

M. J. J. HUGHES: Je crois que le service est excellent.

M. FOSTER: Nous allons donc partir de là que c'est un service excellent. J'ai soigneusement examiné les comptes de cette ligne pour les deux dernières années avec M. McClure, et j'ai pu me convaincre de la nécessité de faire davantage si l'on veut retenir ce vaisseau sur la route. Nous avons eu sur cette route plusieurs navires, et les habitants des îles de la Madeleine, comme d'ailleurs, au reste, se sont plaints constamment du service. Celui-ci m'a l'air de l'emporter sur les autres. Toujours est-il qu'il a donné un bon service, et l'on m'a exprimé le désir de le garder. Aussi, dans le but de retenir cette année le même vaisseau et le même capitaine, j'ai résolu d'ajouter quelque chose à la subvention. Une des difficultés qui me sont venues, c'est que les prix pour les îles de la Madeleine sont déjà si modérés, tellement réduits, qu'un relèvement s'imposait ou une subvention plus considérable.

M. MACDONALD: J'ai eu connaissance du vote de cette subvention il y a cinq ans et des prix mentionnés dans le contrat. Je suis donc en position de savoir que nul changement ne s'est produit depuis lors, et que celui auquel la direction du service appartient l'exécute comme il y a cinq ans sans le moindre changement. Vu que le bateau part de la ville où j'habite, j'ai parlé de la chose au ministre en particulier. Je suppose que c'est pour l'année seulement qu'une somme additionnelle est accordée.

M. FOSTER: En effet.

M. MACDONALD: Que fera le ministre plus tard?

M. FOSTER: Ce sont là des subventions de tous les ans; mais c'est une source de difficultés sans cesse renaissantes au ministère, et, dès que nous aurons pu élaborer un meilleur système de contrôle de la recette et de la dépense, nous espérons faire des changements, et conclure des marchés pour un temps plus ou moins long, peut-être trois ans ou même cinq ans.

Service à la vapeur entre Mulgrave et Guysborough, avec arrêts aux ports d'escale, $5,500.

M. SINCLAIR: Les habitants de Sand-Point, où il y a un quai sur le détroit de Canso, m'ont prié d'obtenir pour eux que ce navire y fît escadre. Ce serait une chose facile, mais je m'aperçois qu'il y existe un empêchement. On y avait érigé un quai dans le but d'accommoder ce bateau. Des fonds avaient été votés à la session de 1911 et un marché fait pour la construction du quai. Après l'avènement au pouvoir du parti conservateur, le nouveau ministre des Travaux publics décida, sans annuler l'adjudication, de changer d'emplacement. A l'endroit qu'il occupait en premier lieu l'eau était assez profonde pour permettre au vapeur d'amarrer à l'extrémité du quai au large et d'y opérer le chargement ou le déchargement, mais le ministre a fait choix d'un emplacement éloigné d'un demi-mille du premier, afin de pouvoir faire un cadeau de $150 à un ami du parti et de faire plaisir à d'autres amis politiques établis à cet endroit.

M. FOSTER: Bien entendu, ce n'est là qu'une affirmation.

M. SINCLAIR: C'est la seule raison qu'on puisse alléguer. Comme résultat, le quai n'est plus d'aucune utilité pour personne, la profondeur de l'eau à marée basse n'étant plus assez grande pour permettre aux bateaux d'accoster à l'extrémité. Je prie le ministre de se consulter avec le ministre des Travaux publics, et s'il peut l'engager à prolonger ce quai de 100 pieds, ce sera d'une grande commodité pour les habitants de la localité.

M. FOSTER: Je vais m'occuper de la question, et la ferai régler d'une manière ou de l'autre, soit en ayant un peu plus d'eau, ou en rabotant la carène du navire.

M. CARROLL: Le navire va-t-il faire escale à Big-Pond?

M. FOSTER: Y faisait-il escale l'an dernier?

M. CARROLL: Un habitant du lieu m'informe qu'il le faisait au commencement de la saison, mais non pas à la fin.

M. FOSTER: J'ignore si c'est spécifié dans le marché, mais j'en prends note.

M. CARROLL: Il se trouve un quai du Gouvernement à cet endroit.

M. FOSTER: L'eau s'y rend-elle?

M. CARROLL: Je le conjecture.

Service de vapeurs—Pictou, Mulgrave, Chéticamp, $7,500.

M. SINCLAIR: A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée pour cette année?

M. FOSTER: J'oublie le nom de la compagnie, mais je sais que Boderick McDougall y a un intérêt. J'imagine que mon honorable ami désire obtenir des renseignements à cet égard. Ce service m'a donné plus d'ennuis que tout autre.

M. A. W. CHISHOLM: Si le ministre m'avait consulté, il m'aurait été très facile de le tirer d'embarras.

M. FOSTER: On ne se figure jamais quel nombre d'amis modestes et discrets n'attendent que l'occasion de vous être secourables au moment du péril, et c'est ainsi qu'on reste privé d'une aide qui serait précieuse. Voici les faits, je les ai assez vivement à l'esprit: Le navire porte le nom de "City-of-Ghent", son capitaine s'appelle Beatty; je garde le souvenir de l'un et de l'autre. Autant que j'ai pu savoir, le "Ghent" était aimé, bien qu'il ne fût pas le meilleur sur la route; mais le capitaine n'était pas aimé autant que son navire, et il en résultat beaucoup de démêlés et de rancœur. Finalement, je me dis que, puisque je ne réussissais pas à me procurer un navire convenable et un capitaine acceptable suivant les désirs de ceux qui fréquentaient cette route, il m'incombait de me charger de ce service. Après beaucoup de temps, je découvris un marin d'expérience qui se chargea de trouver un navire convenable et d'organiser le service, et je lui ai adjugé l'entreprise pour l'année courante. Ce navire est le "Kinburn", aménagé à neuf de manière à donner ce qu'on juge être le logement convenable. Nous en faisons l'essai, et nous allons voir ce qui va en résulter pour cette année.

M. MACDONALD: J'espère que le ministre verra à ce qu'il parte de Pictou.

M. FOSTER: Soyez-en sûr, et il reviendra à Pictou à chaque voyage.

M. A. W. CHISHOLM: S'il est un caractère de ce service qui me déplaît plutôt qu'un autre, c'est précisément que son point de départ est Pictou.

M. FOSTER: Je n'hésite pas à dire que, si j'avais à organiser ce service à neuf, j'établirais le point de départ à Mulgrave et je maintiendrais cet itinéraire. Je diviserais en deux le service, et, s'il était nécessaire, j'établirais un service entre Pictou et Mulgrave, lequel desservirait les établissements du comté d'Antigonish situés entre ces deux endroits; et je ferais aussi circuler un navire à partir de New-Glasgow. Mais il ne m'est pas possible de le faire cette année.

M. CHISHOLM: Encore ici le ministre aurait trouvé à son avantage de consulter le représentant du comté il y a deux ans. Le ministre se souvient qu'il a changé le service il y a deux ans. Sous le régime précédent, il existait deux services. Un bateau partait de Pictou et desservait les ports du Cap-Breton, un autre circulait entre Mulgrave et Chéticamp. Le ministre, en vue, je conjecture, de réduire la dépense, tenta de combiner les deux services et confia l'entreprise au capitaine Beatty. Si le capitaine Beatty n'a pas répondu à l'attente du ministre, il n'a qu'à s'en prendre à lui-même.

M. FOSTER: Je ne le pensais pas aussi énergique.

M. CHISHOLM: Si le service n'est pas du goût des habitants d'Inverness, le ministre est seul à blâmer, car, comme je le disais, un seule navire ne saurait exécuter ce service; ce sera encore la même chose cette année. Si le ministre examine le moindrement la question, il se rendra compte qu'il est parfaitement absurde que le bateau fasse un voyage de Pictou à Chéticamp, et deux de Mulgrave à Chéticamp, par semaine. Toute cette côte livre de fortes quantités de poisson frais, et surtout de saumon, et si nous ne pouvons avoir un service bi-hebdomadaire régulier de Chéticamp à Mulgrave, il vaudrait presque autant n'en avoir pas du tout. Nous n'avons pas eu un tel service l'année dernière; et nous ne pouvons certainement pas l'avoir cette année; cet homme ne saurait le faire, la distance est trop grande. J'ai cette autre observation à faire au ministre: à mon avis, le bateau qui fait le service actuellement n'est pas en progrès sur celui de l'an dernier; je me demande même s'il donnera un aussi bon service.

M. MACDONALD: Ce n'est pas un aussi bon bateau.

M. CHISHOLM: C'est ce qu'on m'apprend, et le département, à mon avis, aurait dû le savoir il y a déjà longtemps. Le bateau qui faisait le service il y a trois ans, était bon, et je ne pense pas qu'on s'en soit plaint; mais le ministre a confisqué l'entreprise et l'a adjugée à Beattie. Il ne le jugea pas satisfaisant et se défit de ce bateau, et j'ose dire que ce troisième navire sera le moins satisfaisant des trois. Le ministre voudrait que ce bateau exécutât un service

qui physiquement n'est pas susceptible d'exécution.

M. FOSTER: Le député de Peterboro prétend que rien n'est impossible.

M. CHISHOLM: Je prie le ministre de dire s'il aura l'obligeance de surveiller le service de ce bateau, cette année? Je propose qu'au lieu de sacrifier le service d'Inverness, comme c'est inévitable dans les conditions actuelles, on supprime complètement le service de Pictou. Je suis très désireux d'être relié à Pictou, et ce service aurait fonctionné d'une manière satisfaisante si le ministre n'avait pas pris sur lui d'opérer des changements lorsqu'il arriva au département. Mais il s'est mêlé de faire des changements, et le résultat saute aux yeux; nous n'avons plus de service d'aucune sorte. S'il faut que l'histoire de l'an dernier se répète encore une fois, qu'il supprime plutôt Pictou complètement cette année.

M. FOSTER: Que le représentant de Pictou et le représentant d'Inverness causent entre eux de l'opportunité d'exclure Pictou.

M. CHISHOLM: Une autre question se présente relativement au service de passagers à cet endroit. Je crois que le "Kinburn" a été aménagé en vue du transport de voyageurs. Si l'on constate que à l'expiration de deux mois ce bateau n'est pas aménagé à cet effet, que va-t-on faire?

M. FOSTER: Si l'honorable député me dit que le bateau n'est pas aménagé, je prendrai les moyens de m'assurer s'il en est réellement ainsi. Il est compris qu'il sera aménagé suffisamment bien pour le service. L'honorable député va devenir moins pessimiste à mesure que la belle saison va nous arriver.

M. CHISHOLM: Je ne suis pas pessimiste; c'est la population qui souffre, et non pas moi.

M. FOSTER: Je débutai avec la résolution héroïque d'économiser et de comprimer en un seul quelques-uns de ces services doubles le long de cette côte. J'en ai fait l'expérience à mes dépens, je suis bien prêt à le reconnaître.

M. KYTE: Le ministre a-t-il reçu un rapport de quelque employé quant à la convenance de ce bateau pour le service qu'il est censé exécuter?

M. FOSTER: Ce bateau faisait, l'année dernière, le service entre Halifax et la côte du sud-ouest, mais il n'était pas pourvu d'assez de logement pour recevoir des passagers. Pour le reste, il était assez bien aménagé. Le service serait en partie la nuit, et il faut dès lors qu'il soit pourvu de cabines. Je fis venir l'inspecteur, qui était en ce moment de passage à Ottawa, je discutai toute la question avec lui, et nous nous entendîmes sur ce qui pourrait être raisonnablement considéré comme étant une installation convenable pour les voyageurs. S'ils ne se conforment pas à ces exigences, ils n'auront pas la subvention.

M. SINCLAIR: L'inspecteur, M. Tupper, soumet-il un rapport sur la suffisance de l'aménagement des navires?

M. FOSTER: Oui, pour tous les navires.

Service à vapeur entre l'île Pelée et la terre ferme, $5,000.

M. FOSTER: La subvention accordée jusqu'ici a été de $5,000. Ils ont eu depuis nombre d'années un vieux navire sans grandes commodités, mais qui répondait aux strictes exigences du service. Cette année les habitants de l'île Pelée ont souscrit des fonds et ont construit un nouveau navire qui leur a coûté à peu près $70,000; ils vont donner un meilleur service, et je vais porter la subvention à $8,000 en raison de l'amélioration du service.

Service à vapeur entre Pictou et Montague, avec arrêt à Murray-Harbour et Georgetown, $6,000.

M. J. J. HUGHES: Il est un caractère de ces services reliant un ou deux endroits que je désire signaler à l'attention du ministre. Les marchés, si je ne me trompe, stipulent que les vapeurs subventionnés par le Gouvernement se serviront des quais du Gouvernement où il se trouve de tels quais. Cette stipulation me paraît acceptable.

M. FOSTER: S'il s'y trouve de l'eau.

M. HUGHES: Je ne sache pas qu'il y ait dans l'île du Prince-Edouard des quais où il ne se trouve pas d'eau. Ce vapeur n'utilise pas les quais du Gouvernement, et les quais du Gouvernement, en règle générale, sont mieux construits que les quais particuliers. Ils sont pourvus de meilleurs hangars et de meilleures installations pour le public. L'honorable ministre conçoit que quelques-uns des actionnaires peut-être, ou quelqu'un de leurs amis, puisse désirer que les propriétaires du bateau utilisent le quai de la compagnie. Je reçois des lettres à ce sujet, et parfois les gens qui se jugent lésés n'aiment pas à loger personnellement une plainte.

M. FOSTER: De quels ports s'agit-il?

M. HUGHES: A Montague il existe un excellent quai du Gouvernement; il est pourvu d'un nouveau hangar, et on devrait s'en servir. Je crois que le marché renferme une stipulation à cet effet.

M. FOSTER: J'ignore si le marché stipule quelque chose à cet égard, mais je pense que la règle c'est que, partout où il y a un quai du Gouvernement qui répond aux besoins, le bateau doit y arrêter, s'il en est requis.

M. HUGHES: Je prie le ministre d'en donner avis aux propriétaires du navire assez tôt pour qu'ils ne puissent plaider ignorance et s'en excuser pour continuer leur pratique. L'année dernière, le bateau qui s'arrêtait à Souris, en route de Pictou aux îles de la Madeleine, n'utilisait pas le quai du Gouvernement, et les expéditeurs s'en trouvaient encore plus incommodés que ceux de Montague en pareille circonstance. Une forte partie des marchandises transportées par ce bateau à partir de Souris y arrive de Charlottetown par voie ferrée, et lorsque le bateau accostait à un quai autre que celui du Gouvernement, on se trouvait dans la nécessité de charrier ces marchandises depuis le quai du Gouvernement où aboutit la voie ferrée, et par un assez long circuit, les transporter au quai propriété particulière, sinon les charrier à partir de la gare, située à quelque distance en arrière, dans le village, ce qui imposait des frais de voiture et double quaiage. Il se peut que ce supplément de frais ait donné l'impression que le tarif-marchandises avait été relevé. A la suite de beaucoup de tracas, l'année dernière, j'ai réussi à faire remettre les choses au point.

M. FOSTER: On ne se plaint plus, maintenant.

M. HUGHES: J'ignore si l'on commettra les mêmes abus cette année.

M. FOSTER: N'allez pas au-devant des coups vous savez que tout est à l'ordre, maintenant.

M. HUGHES: Je vois bien que le ministre ne prend pas l'affaire au sérieux.

M. FOSTER: Je suis ici pour vous écouter.

M. HUGHES: Je me réjouis de vous l'entendre dire.

M. FOSTER: Qu'ai-je donc à faire si ce n'est de prêter l'oreille aux observations des membres de la députation et d'en tenir compte? L'honorable député doit avoir assez bonne opinion de lui-même pour ne pas se figurer que les observations qu'il me soumet ne sont pas prises au sérieux. Tout membre de la députation, à quelque parti qu'il se rattache, entretenant la Chambre d'un service qui l'intéresse, a le droit d'exiger qu'on lui porte attention, et je n'y manque jamais.

M. J. J. HUGHES: Je suis heureux de vous l'entendre dire. Si la manière dont le ministre m'a répondu ne m'a pas donné cette impression, c'est tant pis pour moi. Je suggère au ministre de donner avis aux propriétaires de navires que cette stipulation du marché devra être observée.

M. FOSTER: Si le marché comporte cette stipulation, et s'ils ont apposé leur signature au document et moi aussi, cette stipulation devra être observée, inutile de donner avis à cet effet.

M. HUGHES: Afin d'éviter tout malentendu, je dirai au ministre que, en ce qui regarde Montague, le quai du Gouvernement n'a pas été utilisé l'année dernière.

M. FOSTER: Je ne manquerai pas de m'enquérir.

M. KYTE: Je vois par un de ces crédits que vous subventionnez une goélette; s'agit-il d'un voilier?

M. FOSTER: Non, c'est un canot automobile.

M. KYTE: N'est-ce pas une innovation de la part du département de subventionner un canot automobile pour un tel travail?

M. FOSTER: Il serait assez difficile de dire ce qui constitue une innovation dans l'affectation de ces subventions. Le "Ghent", qui faisait le service entre Pictou et le nord du Cap-Breton, constata qu'il ne lui serait pas possible de pénétrer dans un bon nombre des ports les moins grands de la côte d'Antigonish, et ce petit bateau partait de Glasgow et rendait de très grands services aux habitants de cet endroit. J'ai des lettres de marchands et de prêtres le long de cette côte me remerciant d'avoir établi ce service et me disant toute l'importance qu'ils attachent au maintien de cet arrangement.

M. SINCLAIR: Qui exécute ce service?

M. FOSTER: Je pense que son nom est Macdonald; cette subvention n'est que de $500 par année.

M. KYTE: C'est un nouveau prétexte fourni aux personnes désireuses d'émarger

au budget de l'Etat. Je conçois que sur plus d'un point les circonstances sont semblables à celles indiquées par le ministre, le peu de profondeur de l'eau empêchant les navires d'accoster, et dans tous ces cas il serait très commode de pouvoir subventionner un canot automobile. Je suis heureux de constater que le ministre va se charger de parer à ce réel besoin, et je lui dirai qu'il peut s'attendre à recevoir sous peu beaucoup de semblables demandes.

M. FOSTER: Je ne me propose pas de généraliser cette pratique.

M. J. J. HUGHES: Je puis dire au ministre que je sais que les taux ont été relevés pour le service dont il a été question; mais je ne suis pas certain de l'année dans laquelle ce relèvement a été effectué. Le ministre est-il certain qu'il n'a pas été effectué de relèvement?

M. FOSTER: Tout ce que je puis dire, c'est que mon souvenir ne me permet pas d'affirmer que, relativement à ce service particulièrement, on nous a demandé d'augmenter les taux. L'ordre est préremptoire, la stipulation du contrat est absolue; il ne leur est pas loisible d'exiger davantage sans l'autorisation du ministre. Je ne me souviens pas d'avoir reçu de plainte sur ce point.

M. J. J. HUGHES: Je sais qu'il y a quelques années ils exigeaient $5 par tête pour le bétail, et aujourd'hui c'est $7.50, je pense, qu'on exige.

M. FOSTER: Je ne soutiendrai pas que les taux devraient rester au même point durant une longue période d'années, indépendamment de modifications profondes survenues dans les conditions de l'exploitation. Ce que la convention signifie, si je ne me trompe, c'est que les taux ne seront pas relevés dans une mesure exorbitante. Il pourrait se présenter des circonstances dans lesquelles le département fût d'avis qu'il y a lieu d'autoriser un relèvement des taux.

M. J. J. HUGHES: J'avais compris du ministre que les taux ne devaient être aucunement changés.

M. FOSTER: Pas d'augmentation sans autorisation.

M. HUGHES: Je ne m'oppose pas à un relèvement modéré, qui pourrait être justifié dans certains cas.

M. FOSTER: Je n'ai aucun souvenir qu'une demande de relèvement ait été faite.

[M. Kyte.]

M. HUGHES: Il y a quelques années ces bateaux faisaient escale à Souris en route pour Terre-Neuve, mais ce service a été retranché, et ils font escale maintenant à Summerside et Charlottetown. La subvention n'était que de $8,000 lorsqu'ils faisaient escale à Souris, et ils retirent maintenant $16,500. Il me semble qu'ils devraient faire escale dans un port de chaque comté, vu l'augmentation de la subvention.

M. FOSTER: Le crédit est de $16,500, mais la subvention est versée en proportion du nombre d'arrêts que font les navires, et depuis plusieurs années le nombre d'arrêts leur a donné droit de retirer une subvention de $12,500.

M. HUGHES: Si les navires faisaient escale à Souris, auraient-ils droit à une subvention de $16,500?

M. FOSTER: J'ai l'impression qu'ils auraient droit à plus de subvention s'ils faisaient escale à Souris, mais je n'en suis pas très certain. Si je me rappelle bien, il s'est échangé quelque correspondance en raison de ce qu'ils n'avaient pas réservé d'espace, les marchandises qu'ils auraient voulu expédier n'ayant pas été acceptées en conséquence, et je dus discuter cette question avec eux.

M. J. J. HUGHES: Il s'agissait dans ce cas de Charlottetown. Certes, il serait d'un grand avantage pour la population établie dans ce voisinage qu'un de ces bateaux au moins fît escale à Souris.

M. FOSTER: J'ai l'impression qu'ils refusèrent de faire escale à Souris à moins de recevoir une plus forte subvention.

M. HUGHES: Eh bien, nous sommes à voter une subvention plus forte que celle de ces années passées. Le marché est-il pour une année seulement.

M. FOSTER: Oui.

M. HUGHES: Est-il probable que nous puissions obtenir que le steamer fasse escale à Souris au cours de la prochaine saison?

M. FOSTER: Je n'en sais rien; je m'enquerrai.

M. HUGHES: Sinon, nous tâcherons d'y réussir l'année prochaine.

M. OLIVER: L'honorable ministre fera-t-il préparer une liste des tarifs des divers services qui pourrait être déposée sur le bureau à une date ultérieure?

M. FOSTER: Il est possible de le faire. Ils sont au nombre de soixante-quinze ou quatre-vingts.

M. OLIVER: Simplement les taux, afin de ne pas rendre publics des faits d'une nature privée. Une telle liste serait utile pour fins de comparaison. S'il importe que nous ayons le service, il est aussi important que nous connaissions les taux exigés.

M. FOSTER: Je vais m'assurer s'il ne pourrait pas être préparé pour le rapport annuel un tableau des taux exigés.

M. OLIVER: Ce rapport ne sera pas déposé avant la prochaine session du Parlement.

M. FOSTER: Nous chercherons à préparer quelque chose pour mon honorable ami à brève échéance.

Service de vapeurs durant l'année 1914, entre Québec et Blanc Sablon, avec escale aux ports et endroits situés le long de la côte nord du fleuve Saint-Laurent entre ces deux points extrêmes, $20,000.

M. GIRARD: Avant que ce crédit soit adopté, sans vouloir me plaindre de ce qui s'est fait par le passé, je désire féliciter le directeur général des Postes, qui représente le district de Québec, d'avoir réussi à charger de ce service, au lieu de pauvres gens, une forte compagnie qui va y employer deux bateaux. L'un de ces bateaux sera aménagé pour le transport de cent passagers de première à des taux modérés, sous la surveillance du Gouvernement, et cette compagnie est prête à prendre tous les moyens requis pour faire connaître les ressources de cette Rive Nord, qui a été négligée jusqu'ici. La population fixée sur la Rive Nord va grandement approuver l'établissement de ce service; et en son nom comme au mien, je désire remercier le Gouvernement et surtout le ministre du Commerce et le directeur général des Postes, des efforts qu'ils ont faits en vue d'assurer l'établissement de ce service, qui va contribuer grandement à la prospérité de cette région.

M. KYTE: Il serait agréable à d'honorables députés qui ne sont pas présents ce soir que ce dernier item fût réservé, afin qu'ils aient l'occasion de discuter des questions qui peuvent être de nature à les intéresser.

M. FOSTER: Il leur sera loisible de poser une question quelconque au sujet du dernier crédit qui a été réservé.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

Sur motion de M. Foster la Chambre lève sa séance à minuit et vingt minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 27 avril 1914.

La séance s'ouvre à trois heures, sous la présidence de M. l'Orateur.

BILL AMENDANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose:

Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leurs Honneurs que cette Chambre agrée leur demande de nommer un comité spécial pour se joindre à un comité spécial du Sénat chargé d'examiner le projet de loi (bill B-2), émanant du Sénat, tendant à refondre et à modifier la loi des chemins de fer, de prendre des dépositions, au besoin, d'entendre les parties intéressées et que chacun de ces comités fasse rapport à sa Chambre respective; et en outre pour informer Leurs Honneurs que les députés suivants sont désignés comme membres de ce comité spécial: MM. Ames, Armstrong (Lambton), Bennett (Calgary), Blain, Béland, Carvell, Crothers, Emmerson, Fowler, Graham, Green, Lancaster, Lemieux, Macdonell, Maclean (York), McCurdy, McKay, Meighen, Murphy, Nesbitt, Oliver, Perley, Rainville, Reid (Grenville), Sinclair et Turriff.

M. GRAHAM: Le Gouvernement a-t-il réellement l'intention de continuer la délibération de ce projet de loi, cette session-ci? C'est un bill de grande importance et fort volumineux; il contient plus de cent amendements, outre quelques nouveaux articles; en réalité, c'est une refonte presque complète de la loi des chemins de fer. Si j'en juge par mon expérience en matière de législation se rattachant aux chemins de fer, il nous faudrait un mois pour faire la délibération de ce bill, si nous tenons à nous acquitter de la tâche avec tout le soin voulu.

M. BORDEN: C'est à fort bon droit que l'honorable député affirme qu'il s'agit d'un projet de grande importance qui demande une délibération des plus soigneuses et des plus approfondies. Nous espérions que la Chambre serait saisie de ce projet à une étape de la session moins avancée que celle qu'on a en définitive jugé bon d'adopter. Nous voudrions que le projet fût adopté cette session-ci; mais nous ne prétendons

nullement essayer de l'imposer à la Chambre, sans la délibération voulue et une étude approfondie. Au demeurant, rien ne s'oppose à la nomination d'un comité et à ce que nous fassions cette session-ci ce qu'il est possible de faire.

M. GRAHAM: Dans quelle situation le comité de la Chambre des communes se trouvera-t-il pour étudier le bill, si le ministre des Chemins de fer ne présente pas le bill?

M. BORDEN: Je suis allé aux renseignements au sujet des précédents existants à cet égard, et l'information qu'on m'a donnée, comme venant de M. l'Orateur et des fonctionnaires de cette Chambre, c'est que la chose n'est nullement nécessaire, en vue du message du Sénat. Rien ne s'oppose à ce que le bill soit présenté ici même, si on le désire. Je ne fais donc que me conformer à ce que les fonctionnaires de la Chambre me donnent comme la procédure voulue en pareille matière.

(La motion est adoptée.)

NOMINATION D'UN MESSAGER.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose:

Que la proposition de Son Honneur l'Orateur de la Chambre des communes touchant la nomination de M. Herbert Throop au poste de messager permanent à la bibliothèque du Parlement, déposée sur le bureau de la Chambre, avec d'autres documents s'y rapportant, le 20 avril 1914, soit approuvée, et que les appointements de ce messager soient, au début, à raison de six cents dollars à compter du 25 mars 1914, en conformité de la proposition des bibliothécaires du Parlement; et qu'un message soit envoyé aux sénateurs pour en informer Leurs Honneurs.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN RAPPORT.

L'hon. GEORGE FOSTER dépose sur le bureau le rapport du département du Commerce et de l'Industrie pour l'exercice terminé le 31 mars 1913; partie IV—Renseignements divers.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CONSEIL NATIONAL DES FEMMES.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion du projet de loi (n° 140), déposé par sir E. Osler, accordant la personnalité civile au conseil national des femmes du Canada.

(Présidence de M. Blondin.)

Sur l'article 1er (autorisation législative; nom).

M. OLIVER: Quelque député, chargé de ce bill, voudrait-il nous en faire connaître l'objectif?

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je ne connais pas familièrement ce projet de loi. J'étais précisément à l'examiner. Sir Edmund Osler, dont le nom figure sur le bill, est absent par suite d'une indisposition. Comme l'honorable député le sait, il existe au Canada une institution appelée le conseil national des femmes qui, si je ne me trompe, tend à mettre en coopération différentes sociétés de femmes au Canada dans un but de charité, de bienfaisance et autres objectifs de même nature. L'objectif du bill est la meilleure organisation des sociétés, par l'acquisition de pouvoirs coopératifs. J'ai examiné le bill et il ne me paraît pas contenir quelque chose d'inacceptable. Nous pourrions peut-être l'étudier article par article et en faire la lecture.

Sur l'article 5 (statuts et règlements).

M. NESBITT: Que pense le premier ministre de l'article 5, par lequel nous légalisons les règlements du conseil bien que nous ne connaissions rien à ses règlements?

M. BORDEN: Je ne connais pas les règlements des différents conseils locaux; mais comme les dames, dans les différentes villes et cités du Canada, administrent les affaires de ces conseils locaux en vertu de ces règlements et ont assez bien réussi, je crois que nous pourrions admettre que ces règlements sont raisonnables et s'ils ne le sont pas on les modifiera en vertu des dispositions de cette loi.

M. GERMAN: Est-ce le commencement du suffrage pour les femmes?

M. BORDEN: Je ne peux pas répondre à cette question, parce qu'en réalité je ne suis pas mieux renseigné sur ce bill que mon honorable ami, mais en l'absence de sir Edmund Osler, j'ai voulu lui rendre service autant que possible.

Sur l'article 9 (acquisition d'immeubles).

M. BORDEN: C'est le seul autre article important. Il autorise le conseil national à posséder des immeubles pour une valeur ne dépassant pas $20,000 et chaque conseil local pour une valeur ne dépassant pas $10,000.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU BREVET DE JOHN ARNOLDI.

La Chambre passe à la suite de la discussion des articles sur le projet de loi (n° 143), déposé par M. Macdonald, relatif à un brevet de John Arnoldi.

Sur l'article 1er (autorisation au commissaire des brevets pour prolonger le brevet).

M. CARVELL : Quel est ce brevet?

M. BURRELL : C'est un brevet contre le renouvellement duquel notre département ne soulève aucune objection. Arnoldi, le détenteur du brevet, avait payé les honoraires pour deux termes, c'est-à-dire pour douze ans, et il est tombé malade juste avant l'échéance du dernier paiement, de sorte qu'il n'a pu s'occuper de ses affaires et il ne voulait les confier à personne; c'est ainsi que le 3e paiement n'a pas été effectué. Le brevet est le seul héritage laissé à la veuve qui est la légataire universelle et elle demande de pouvoir renouveler ce brevet par l'adoption de ce bill. Le sénat l'a adopté à l'unanimité et dans les circonstances notre département ne soulève aucune objection.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER TRANSCANADIEN DE LA BAIE D'HUDSON.

La Chambre passe à la suite de la discussion des articles sur le projet de loi (bill n° 142), déposé par M. Douglas, concernant la compagnie du chemin de fer Transcanadien de la baie d'Hudson.

Sur l'article 1er (prolongation de délai.)

M. LANCASTER: Pour raison de santé, je n'ai pu être présent vendredi soir, mais j'ai appris, en lisant les Débats, que quelques honorables députés désiraient des renseignements sur ce bill. Nous avons adopté ce bill tel qu'il nous est venu du Sénat, sans modifications. C'est la prolongation de délai demandée par ce chemin de fer, et naturellement le comité a été porté à le traiter avec générosité. Il a été autorisé en 1912. La ligne va d'Edmonton à Port-Nelson ou Fort-Churchill et de la rivière Seule à la rivière de la Paix, traversant ensuite par le col Laurier jusqu'à Prince-Rupert ou le canal de Portland. Elle a environ un millier de milles de long et en 1912 le capital a été fixé à $10,000,000.

M. LEMIEUX: Quels sont les promoteurs?

M. LANCASTER: Je n'ai pas sous les yeux la loi primitive d'autorisation, de sorte que je ne peux pas donner ce renseignement. La seule objection soulevée au comité a porté sur le nom. Un honorable député a cru que les mots baie d'Hudson pouvaient présenter une confusion, mais il n'a pas insisté. La difficulté est que la compagnie a reçu la personnalité civile par une loi fédérale en 1912 et à défaut d'une raison très sérieuse pour autoriser le changement, nous n'avons pas cru devoir le faire.

M. OLIVER: Quel est le tracé du chemin de fer à partir d'Edmonton? On m'informe qu'il passe par Arthabaska-Landing. Si c'est exact, je consentirai avec plaisir à la prolongation de délai, dans le cas contraire je demanderai que la ligne passe à Arthabaska-Landing comme condition de la prolongation de délai.

M. LANCASTER: Je ne peux vraiment pas dire si le chemin de fer y passe ou non. Les termes ne sont pas aussi explicites. L'article dit "Edmonton à Port-Nelson" et le chemin de fer n'est pas tenu de passer par Athabaska-Landing. Le ministre des Chemins de fer devra régler cette question quand il approuvera la carte du tracé.

M. OLIVER: Je m'oppose énergiquement au prolongement du délai prévu dans la charte. Ou la charte ne veut rien dire ou elle indique qu'un chemin de fer sera construit. Si elle ne veut rien dire, elle ne devrait pas encombrer les statuts. Certains chemins de fer sont construits et sont en construction au nord-ouest et au nord-est d'Edmonton. Si cette voie ferrée doit être tracée assez près d'Athabaska-Landing, en ma qualité de représentant de la région, je veux que le tracé passe par Athabaska-Landing. Je ne veux pas que cette compagnie puisse prendre à la gorge une ville déjà établie qui est voisine du tracé proposé. Si au contraire le tracé doit passer à une distance considérable d'Athabaska-Landing, je n'ai rien à dire, mais comme représentant de la région, je veux savoir quelles sont les intentions du Parlement et je tiens à ce que les intérêts de cette ville soient protégés.

LANCASTER: Je vois que l'article laisse une alternative pour le tracé.

M. OLIVER: Je constate que le bill primitif déclare que la compagnie peut construire à partir d'un point à ou près de la

ville d'Edmonton, en se dirigeant de là vers le nord par la route la plus praticable à ou près d'Athabaska-Landing. Je ne m'oppose pas aux mots "à ou près de" dans le cas d'Edmonton qui est une ville établie et un centre de chemins de fer, de sorte qu'un chemin de fer construit dans le voisinage, commencerait nécessairement à partir d'Edmonton. Les intérêts du chemin de fer l'obligeraient à le faire, mais c'est différent pour Athabaska-Landing, et je voudrais que le comité modifie la charte pour obliger la ligne à passer par Athabaska-Landing.

M. LANCASTER: Nous pouvons peut-être faire cela ici. Si la Chambre y consent à l'unanimité, nous pourrions supprimer les mots "à ou près de".

M. OLIVER: Cela me donnerait une très grande satisfaction.

M. LANCASTER: Je propose donc l'adoption d'un article additionnel ainsi conçu: "L'article 8 du dit chapitre 134 des Statuts de 1912 est modifié en rayant les mots "à, vers ou près de", dans la 5e ligne dudit article.

M. GRAHAM: L'honorable député ferait mieux de donner avis de cet amendement et alors il ne lui sera pas nécessaire d'être ici quand le bill sera adopté.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE PRINCE-EDOUARD ET D'HASTINGS.

La Chambre passe à la suite de la discussion des articles sur le projet de loi (bill nº 93), déposé par M. Hepburn, concernant la compagnie du chemin de fer de Prince-Edouard et d'Hastings.

M. LANCASTER: Le comité désire peut-être quelques explications. Nous ne changeons rien à l'article 1er, mais nous modifions l'article en supprimant les mots "à ce que la ligne commence à Brighton. La compagnie est autorisée à construire depuis Trenton vers l'est à Belleville, de là vers l'ouest à Frankford, puis à Trenton; aussi un embranchement à Picton, ainsi que trois embranchements de Picton à Ferry-Point, West-Point et Black-River, respectivement. Ces pouvoirs sont donnés dans le bill d'autorisation primitive. En vertu de l'article 2 du bill actuel, nous permettons une petite ligne additionnelle.

[M. Oliver.]

M. GRAHAM: Comme le député de Prince Edward (M. Hepburn) est présent, il pourrait expliquer l'article 2, qui autorise la construction de nouvelles lignes d'un point à ou près de Brighton, par le tracé le plus pratique jusqu'à Picton.

M. LANCASTER: Nous avons supprimé les mots "un point à ou près de", de sorte que le chemin de fer commencera à Brighton.

M. HEPBURN: La distance de Brighton à Picton et de là à Kingston est d'environ 72 milles.

M. GERMAN: Comment irez-vous à Kingston?

M. HEPBURN: Nous nous proposons de construire un pont à Glenora.

M. GERMAN: Ce sera un pont un peu long.

M. GRAHAM: L'auteur du bill pourrait-il nous dire les noms des directeurs de cette compagnie? Le président du comité des chemins de fer n'a pas, je présume, ce renseignement sous la main . Ce chemin de fer appartient-il à quelque grosse compagnie déjà existante?

M. HEPBURN: C'est un chemin de fer indépendant. Tous les directeurs habitent le comté de Prince-Edouard.

M. GRAHAM: Emploient-ils l'électricité comme force motrice?

M. HEPBURN: Non, la vapeur.

Sur l'article 3 (valeurs).

M. LANCASTER: Le chiffre des émissions autorisées est absolument le même que dans la charte primitive.

M. GRAHAM: Je vois que l'article autorise une émission additionnelle, dans le cas d'une voie double. Je suppose que la voie ne sera pas doublée d'ici à quelque temps.

M. HEPBURN: Vous n'en savez rien; c'est la région la plus fertile du Canada.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER RADIAL DE LA RIVIERE A LA PLUIE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur les articles du projet de loi (bill n° 141), déposé par M. Carrick, concernant la compagnie du chemin de fer radial de la rivière à la Pluie.

(Présidence de M. Blondin.)

M. LANCASTER: Ce bill qui émane du Sénat a été adopté par le comité, sans aucun amendement. Nous avons simplement ajouté la stipulation ordinaire qui interdit la construction d'une voie ferrée, sur une route publique, sans le consentement des municipalité intéressées.

M. GRAHAM: Ce bill a pour effet de remettre en vigueur une charte accordée en 1910. Une question qui se présente souvent, lorsqu'il s'agit du renouvellement des chartes, est celle qui concerne la distribution de l'énergie électrique. Le comité des chemins de fer a adopté un article type qu'il introduit dans tous les bills concernant le renouvellement d'une charte. Cela a-t-il été fait dans le cas actuel?

M. LANCASTER: Il y a trois articles types que nous insérons maintenant dans toutes les chartes de chemins de fer. L'un concerne les forces hydrauliques; le deuxième, l'installation de poteaux sur la voie publique et le troisième, l'autorisation de la municipalité pour construire une voie ferrée sur un chemin public. Les deux premiers étaient déjà dans la charte accordée en 1910 et le troisième est ajouté par cet amendement.

M. GRAHAM: Quel est le tracé de ce chemin?

M. CARRICK: Il traverse la partie septentrionale de la vallée de la rivière à la Pluie. Le tracé est décrit en détail à l'article 8 de la charte, chapitre 152 des Statuts de 1910:

A partir d'un point sur la frontière septentrionale de l'état du Minnesota à ou près la ville de Fort-Frances et allant jusqu'à un point sur le lac des Bois, à ou près l'embouchure de la grande rivière aux Herbes (Big Grassy).

A partir d'un point sur ladite ligne situé à l'ouest du township de Mather, jusqu'à un autre point sur le lac des Bois, à ou près l'embouchure de la petite rivière aux Herbes (Little Grassy).

A partir d'un point ou de points sur la première ligne décrite, dans le township de Mather ou à l'est de ce township, jusqu'à un point sur la frontière septentrionale de l'état du Minnesota, aux rapides du long sault, sur la rivière à la Pluie ou près desdits rapides, et jusqu'à la ville de Rainy-River ou un point sur la frontière septentrionale de l'état du Minnesota, dans ou près la ville de Rainy-River.

M. GRAHAM: Je suppose que si la compagnie s'adresse au Parlement fédéral pour obtenir une charte, c'est parce que le chemin touche à la frontière du Minnesota, ce qui en fait en quelque sorte un chemin de fer international. S'agit-il d'un chemin de fer électrique?

M. CARRICK: Je ne le crois pas.

M. GRAHAM: Se propose-t-on d'utiliser les forces hydrauliques de la rivière à la Pluie? Il y a plusieurs chutes sur cette rivière que l'état du Minnesota dispute à la province d'Ontario.

M. OLIVER: Cette charte soulève une grave question, et il me semble que le ministre intérimaire des Chemins de fer (M. Reid) devrait expliquer clairement l'attitude du Gouvernement sur ce point. On remarquera que cette voie ferrée touche à la frontière américaine à deux endroits. Je n'ai aucun doute que la Chambre tient à savoir, d'une manière formelle, si le Gouvernement, en accordant cette charte, entend permettre le transport du blé de l'Ouest canadien aux Etats-Unis. Nous avons, à l'heure présente, assez de voies ferrées qui traversent la frontière et qui dirigent le trafic canadien aux Etats-Unis, au détriment des chemins de fer canadiens. La Chambre aimerait sans doute à entendre une déclaration du ministre des Chemins de fer sur ce point.

M. REID: Ce bill a été étudié l'autre jour devant le comité des chemins de fer, mais je n'assistais pas à la discussion, vu que j'étais retenu dans un autre comité. Je n'ai pas étudié la question à fond et je n'aimerais pas à me prononcer dans le moment. Si quelqu'un fait des objections ou si la Chambre croit que la question est importante, je suis prêt à réserver le bill. Je m'étonne, cependant, de voir l'honorable député d'Edmonton s'opposer à la construction de nouveaux chemins de fer pour le transport du blé aux Etats-Unis, car, il y a à peine deux jours, il se montrait très favorable à la construction de nouvelles voies ferrées.

M. OLIVER: Je n'accepte pas cette excuse; je ne m'oppose pas à l'adoption du bill; je désire connaître l'attitude du Gouvernement sur cette question du transport du blé entre l'Ouest canadien et les Etats-Unis, vu que le ministre des Finances s'est formellement opposé à cette politique dans son exposé budgétaire et que son attitude a été approuvée par tous les députés ministériels qui ont pris part au débat.

M. REID: Il me semble que cette politique était aussi celle de mon honorable ami, lorsqu'il s'est agi de construire le Transcontinental national. L'intention du Gouvernement était d'expédier le blé de l'Ouest par des voies canadiennes. J'espère que mon honorable ami n'a pas changé d'idée depuis.

M. OLIVER: Si des explications sont nécessaires, je n'ai aucune objection à répéter que l'intention de ceux qui ont décidé la construction du Transcontinental national était de donner toutes les facilités possibles pour le transport des produits de l'Ouest dans toutes les directions imaginables—par le Transcontinental, par le chemin de fer de la baie d'Hudson ou par des lignes qui traverseraient la frontière. Ce sont nos honorables amis de la droite qui ne voulaient pas de chemins de fer à travers la frontière. Aujourd'hui qu'ils sont au pouvoir, ils autorisent la construction de pareilles lignes.

M. GRAHAM: Le fond de l'affaire, c'est que le Gouvernement n'a jamais pris cette question au sérieux; voilà toute l'explication. (Exclamations.) L'honorable ministre parle pour la galerie et ne s'inquiète pas du trafic. Cette charte a été accordée en 1910 et, par conséquent, elle doit être excellente. Je demandais simplement des renseignements exacts sur le tracé de la ligne. Je désirais savoir par où elle passait et quels étaient les pouvoirs accordés à la compagnie. J'avais bien une idée de l'itinéraire suivi, mais je voulais être renseigné avec plus de précision. Pour ce qui concerne le trafic du nord au sud, l'augmentation constante des échanges entre le Canada et les Etats-Unis démontre qu'il était sage de prendre les moyens de faciliter ce trafic, car tant que les intéressés y trouveront de l'avantage, rien ne pourra l'empêcher. Après les explications de l'auteur du bill, je crois que la Chambre peut en voter l'adoption, d'autant plus que le Gouvernement déclare que c'est maintenant sa politique de nous donner le plus de chemins de fer possible.

M. NESBITT: Approuvez-vous les mots "à ou près" Rainy-River?

M. CARRICK: Je n'y vois aucune objection.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA ALL RED LINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion des articles sur le projet de loi (bill nº 97), déposé par M. Fripp, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer dit All Red Line.

[M. J. D. Reid.]

Sur l'article 1er (constitution).

M. LANCASTER: Il y a un amendement à l'article premier à l'effet de remplacer les mots "All Red Line" par "du Labrador au sud de Québec". Le bill a été considérablement écourté par le comité. La compagnie demandait à être autorisée à construire un chemin depuis le Labrador jusqu'à l'océan Pacifique; voyant qu'elle ne pourrait obtenir de pareils pouvoirs, elle demanda à construire une voie entre le Labrador et Québec. Ainsi modifié, la demande est raisonnable et le comité a réduit en conséquence la longueur du tracé, le chiffre du capital autorisé et celui des émissions.

M. GRAHAM: Quels sont ceux qui demandent cette charte?

M. LANCASTER: Les noms sont donnés comme suit à l'article premier du bill:

Edward J. Holland, agent, de la ville de Prescott, province de l'Ontario; Freeman H. Palmer, manufacturier, et Walter F. Stafford, manufacturier, tous deux de la ville de Buffalo, état de New-York, un des Etats unis; George F. Hope, agent, et George A. White, agent, tous deux de la ville de Toronto.

M. GRAHAM: Le projet a pris naissance, en réalité, à Prescott.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer): Je ne suis pas prêt à l'admettre.

M. LANCASTER: Deux des auteurs du projet habitent Toronto, deux résident à Buffalo et un à Prescott.

M. GRAHAM: Cest le ministre intérimaire des Chemins de fer qui devrait prendre la responsabilité de ce bill, car le projet a été conçu dans sa propre ville. Il me paraît naturel de supposer qu'il a été consulté au sujet de ce chemin de fer projeté.

M. REID: Ce projet n'est pas celui qui avait d'abord été conçu.

M. LANCASTER: Le ministre était opposé au premier projet; celui que nous discutons en ce moment est celui que le comité a accepté.

M. GRAHAM: C'est tout ce qui en reste et il est certain que l'honorable député devra assumer la responsabilité de cet état de choses. Le ministre intérimaire peut-il nous faire connaître les capitalistes qui ont demandé, à l'origine, cette constitution ci-

vile et le but qu'ils se proposaient d'atteindre par ce moyen? La population de ce pays peut avoir un grand intérêt à connaître ce dernier détail ainsi que la raison qui a déterminé ce retrait de privilège. Pourquoi ne leur a-t-on pas permis de poursuivre jusqu'au bout la fin philanthropique qu'ils se proposaient d'atteindre? Il est certain que le ministre intérimaire des Chemins de fer connaît tout cela, vu que le parrain principal de ce bill est son voisin.

M. REID: M. F. A. Knapp, de Prescott, a été le seul homme qui m'a parlé du projet, le premier conçu—de la construction d'une voie ferrée du Labrador au littoral du Pacifique.

M. LEMIEUX : S'agit-il du monsieur Knapp du bateau à cylindre Knapp?

M. REID : Oui. M. Holland qui est mentionné parmi les parrains de ce projet de loi est le gendre de M. Knapp. Ce dernier m'a simplement demandé si je ferais en sorte de hâter l'adoption de ce bill; au lieu d'agir dans ce sens, j'ai combattu très énergiquement ce projet de loi pour la raison qu'à son avis on ne pouvait trouver quelqu'un qui comptât sur une aide pécuniaire lui permettant de construire un chemin de fer du Labrador au littoral du Pacifique.

Sir WILFRID LAURIER : Que pense l'honorable ministre de ce projet, aujourd'hui?

M. REID : Je crois, aujourd'hui, ce que je croyais alors, que cet homme ne pourra compter sur un secours pécuniaire lui permettant de mener cette entreprise à bonne fin. Le comité des chemins de fer a été saisi de ce projet de loi, alors que j'assistais à une séance du comité chargé du remaniement de la carte électorale du pays, et je n'ai pu me rendre à la réunion du comité des chemins de fer. Cet homme me dit maintenant que l'aide qu'il a reçue lui permet de construire cette voie ferrée du littoral du Labrador jusqu'à Québec; et il ajoute qu'il a intéressé à cette entreprise M. Gould, de New-York, et plusieurs autres capitalistes.

M. EMMERSON: S'agit-il du même M. Gould qui construit un chemin de fer au Nouveau-Brunswick?

M. REID: Je n'ai pas la moindre idée de cela. Je ne croyais pas avoir raison de permettre l'adoption d'un projet de loi relatif à la construction d'une voie ferrée, du Labrador au littoral du Pacifique, car j'estimais qu'il ne s'agissait que d'une entreprise fictive, et c'est pour cette raison que j'ai combattu ce bill. Mais le comité a cru avoir raison de limiter ce projet à celui de la construction d'une voie ferrée du Labrador à Québec.

M. GRAHAM: Le ministre a raison de dire qu'on ne devrait pas permettre aux initiateurs de cette entreprise de qualifier celle-ci du nom de ligne All Red. Mon avis personnel est que ce chemin de fer ne sera toujours qu'une ligne rouge tracée sur la carte.

M. REID: C'est bien là ce que je crois moi-même.

M. GRAHAM: Je me demande s'il convient d'accorder à ces personnes une charte leur permettant de construire un chemin de fer du Labrador à Québec. Le ministre intérimaire nous dit qu'il a assisté à la réunion du comité de remaniement, au lieu d'être présent à la séance du comité des chemins de fer, mais, à mon avis, il ferait au comité des chemins de fer un travail beaucoup plus fructueux pour le pays en général, et je ne suis qu'à demi satisfait de l'ouvrage qu'il accomplit au comité des chemins de fer.

M. REID: Je n'ai encore rien fait au comité chargé du remaniement de la carte électorale.

M. GRAHAM: Je crains que les intentions du ministre ne soient mauvaises. Il a toujours été de coutume, ici, d'accorder, dans presque tous les cas, des chartes de chemins de fer dans l'espérance que ces derniers rapporteraient quelque avantage au public, mais nous en arrivons rapidement à un point où nous devons être plus prudents dans l'octroi de chartes indéfinies, car, s'il en était autrement, nous pourrions nuire à des entreprises légitimes qui seraient en droit de compter sur une aide efficace. Je ne connais pas cette charte assez à fond pour la combattre, mais je crois qu'il convient de limiter ses pouvoirs et d'empêcher ceux qui la demandent d'appeler cette voie ferrée All Red, ce qui pourrait tromper les capitalistes d'Angleterre qui risqueraient de l'argent dans cette entreprise; nous en avons assez de ce système.

M. MACDONALD: Les parrains de cette entreprise allèguent-ils qu'ils ont fait quelque convention destinée à relier à cette voie ferrée un service de navire d'un port quelconque du Labrador? Le ministre a-t-il tenu compte du droit que peut avoir ce Parlement d'accorder une charte

dans le cas d'un territoire que Terreneuve nous dispute, à l'heure qu'il est? D'où les parrains de cette entreprise espèrent-ils se procurer le capital dont ils ont besoin pour la mener à terme?

M. REID: Tout ce que je sais à propos de l'aide financière accordée à cette voie ferrée, c'est que M. F. A. Knapp, de la ville de Prescott, m'affirme sur l'honneur que M. Gould, de New-York et d'autres capitalistes étaient intéressés dans le projet.

M. MACDONALD: Quel M. Gould?

M. REID: Il a simplement dit, M. Gould, de New-York. En ce qui me concerne, je dois avouer que la preuve que j'ai devant moi ne me donne pas raison de dire à la Chambre qu'à mon avis l'aide financière ne manque pas, au point de vue de la construction de ce chemin de fer. Quant au droit de traverser le Labrador, ce projet de loi, tel que je le comprends, accorde une charte dont l'effet ne s'étend que jusqu'à la frontière du Labrador. J'ignore tout ce qui peut se rapporter à une entente relative à un service de navires. Il est certain que les initiateurs de cette entreprise vont essayer de mettre sur le marché les actions de la compagnie qu'ils ont formée; mais, quant à moi, je ne crois pas que l'on construise cette voie ferrée d'ici quelques années.

M. DEVLIN: Au comité des chemins de fer, on a déclaré que les parrains de ce bill avaient déjà obtenu de Terre-Neuve une charte relative à un service de navires jusqu'au littoral du Labrador.

M. OLIVER: A nouveau, je tiens à signaler à la Chambre le changement d'attitude opéré par le Gouvernement, en ce qui a trait aux chemins de fer. Au cours du dernier quart d'heure, nous avons vu le ministre intérimaire des Chemins de fer appuyer, dans cette Chambre, une charte relative à la construction d'une voie ferrée qui doit atteindre sur deux points la frontière internationale, et nous l'entendons maintenant avouer qu'il est opposé à la construction d'un chemin de fer traversant l'est et l'ouest et évidemment destiné au transport, par le chemin de fer le plus facile, des produits de l'Ouest aux marchés européens. J'aimerais savoir si c'est là un changement de politique complet de la part du ministère des Chemins de fer, sous la direction du ministre intérimaire, ou si le pays doit tenir le fait comme indiquant que le Gouvernement a modifié sa politique. L'heure, il me semble, convient parfaitement à une déclaration précise de la politique que le Gouvernement a adopté sur cette question très importante de la construction de chemins de fer à l'est, à l'ouest, au nord et au sud du pays.

M. REID: Je ne m'opposerais pas à l'octroi d'une charte permettant la construction d'un chemin de fer du Labrador au littoral du Pacifique, si je croyais que les initiateurs de cette entreprise pouvaient mener à bien cette dernière. D'autre part, lorsque l'initiateur d'une entreprise semblable vient au comité des chemins de fer avec un projet de loi constituant civilement la compagnie de chemin de fer All Red, lequel, à mon avis, peut avoir pour résultat la mise sur le marché financier d'une entreprise qui n'est, après tout, qu'un projet d'initiative particulière, je crois avoir parfaitement raison d'empêcher l'adoption de ce bill, et cela dans l'intérêt de ceux qui pourraient prendre des actions de la compagnie ainsi formée et de la bonne renommée du Canada sur les marchés du monde. Peu m'importe que cette voie ferrée traverse l'est, l'ouest, le nord ou le sud du pays. J'ai combattu ce projet de loi, pour la simple raison qu'il recouvrait une entreprise qui, si on l'avait tolérée, aurait pu occasionner une grande perte d'argent aux actionnaires, et nuire à la bonne réputation dont le Canada jouit sur le marché monétaire des autres pays.

M. OLIVER: Je suis certain que la Chambre félicitera le Gouvernement au sujet de la nouvelle politique énoncée par le ministre intérimaire des Chemins de fer, lorsque ce dernier a dit que le Gouvernement se tiendra responsable du bien fondé des chartes de chemins de fer discutées et adoptées par cette Chambre. Il est certain que, s'il en était ainsi, la construction des chemins de fer au Canada prendrait un nouvel essor. D'après ce que le ministre a dit, nous avons raison, je crois, de conclure que le ministère des Chemins de fer a scruté à fond les chartes si nombreuses discutées, au cours de cette session; que le fait que le Gouvernement a approuvé ces chartes est une garantie de la bonne foi des requérants et que nous pouvons être convaincus que l'on construira ces chemins de fer.

M. MACDONALD: Au sujet de ce bill, il s'est constitué un état de choses que la Chambre devrait étudier. Nous construisons un chemin de fer jusqu'à la baie d'Hud-

son, et je suppose que le ministre des Chemins de fer demandera bientôt à la Chambre un crédit considérable destiné aux installations de la gare maritime sur les rives de cette baie. Ce chemin de fer mettra en communication réelle avec le reste du Canada tout le littoral de la baie d'Hudson jusqu'au détroit de Belle-Isle. J'ai lu, il n'y a pas très longtemps, au sujet de la visite de sir Edward Morris en Angleterre, que l'un des objets principaux de ce voyage était de régler la question de savoir qui du Canada ou de Terre-Neuve avait le droit absolu de posséder le territoire qui longe le littoral.

Le titre de propriétaire et le droit d'administrer ce territoire deviendront d'une importance vitale pour le Canada, par suite de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson; l'idée qu'on veut réaliser par ce bill—d'accorder le droit de construire un chemin de fer d'un point quelconque de la province de Québec à un port du Labrador, et l'affirmation qu'on a faite que cette compagnie a obtenu du gouvernement de Terre-Neuve des privilèges—garantis par une charte—sur le territoire contesté, fait vivement sentir à la Chambre le besoin de savoir en quelle position le Gouvernement se trouve sur ce point. La carte du Canada est marquée d'une bande jaune le long du littoral, du détroit de Belle-Isle, au nord, et l'on a toujours tenu pour acquis que cette teinte indiquait le territoire sur lequel Terre-Neuve prétendait avoir le droit d'exercer la haute main, en partie. Je trouverais excessivement fâcheux que le Canada ne fût pas maître de chaque parcelle de territoire entre l'Atlantique et le Pacifique. La construction du chemin de fer de la baie d'Hudson donne une extrême importance à cette question de propriété. Le premier ministre daignerait-il nous dire quelle est la situation en ce qui concerne le territoire contesté?

M. REID: Je ne vois pas ce que le chemin de fer de la baie d'Hudson vient faire là-dedans, puisque le terminus en sera à Port-Nelson. Le territoire du Labrador est compris entre le détroit de Belle-Isle et l'entrée du détroit d'Hudson; je ne crois pas qu'il s'étende autour de toute la baie d'Hudson jusqu'à Port-Nelson. A partir de certain endroit désigné sous le nom de cap Saint-Charles, qui ne se trouve qu'à 50 ou 100 milles du détroit de Belle-Isle, le chemin de fer projeté doit se diriger vers l'ouest; il ne saurait donc surgir de différends entre le Labrador et le Canada.

M. MACDONALD: A l'heure qu'il est, le trafic qui s'achemine vers la baie d'Hudson mettra forcément le Gouvernement fédéral dans l'obligation de faire des frais énormes pour subvenir aux besoins de la navigation dans la baie et le détroit. Mon honorable ami a dû constater depuis qu'il gère les affaires du ministère des Chemins de fer que ce que l'on a à expédier à la baie d'Hudson doit être transporté à bord de navires faisant voile des Provinces maritimes; or, la sûreté de ces navires et la possession du territoire compris entre le détroit de Belle-Isle et celui de la baie d'Hudson sont choses fort importantes.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): La forme précise sous laquelle la question devrait être soumise au comité judiciaire du conseil privé a fait surgir une certaine difficulté. On a constaté que cette question pouvait, sous le régime de certaine loi impériale, être décidée par le comité judiciaire même.

M. MACDONALD: Comme question de droit ou comme question d'arbitrage?

M. BORDEN: Le comité judiciaire interviendrait en vertu des dispositions d'une loi impériale.

Sir WILFRID LAURIER: A l'égard d'une question de droit.

M. BORDEN: Sans doute. Je ne saurais en ce moment dire quelles sont au juste les dispositions de cette loi. L'étude de cette affaire a été entièrement confiée au ministère de la Justice; tout ce que j'en sais, c'est qu'il fut expressément convenu entre les deux gouvernements que la question devrait être portée devant le comité judiciaire du conseil privé et qu'il s'est manifesté une certaine divergence d'opinion lorsque vint le moment de déterminer la forme de la question à être soumise. Je crois savoir qu'une loi impériale autorise le comité judiciaire du conseil privé à décider le point, et que des mesures ont été prises en vue d'obtenir sa décision.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis quelque peu au fait de cette question qui, il y a quelques années, donnait lieu à certain incident. Le gouvernement de Terre-Neuve avait décerné un permis de coupe sur la côte du Labrador, et le gouvernement de Québec en avait fait autant. Les porteurs des deux permis ayant constaté que leurs droits se trouvaient en opposition, le différend fut porté devant l'ancien gouvernement. On conseilla de saisir le conseil privé de cette affaire. Les choses en étaient à ce point quand le ministère dé-

missionna. Je ne sais ce qui s'est passé depuis; l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) voudra peut-être nous l'apprendre.

M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je crois savoir que l'on est intervenu entre les parties au différend en question. Les représentations que le gouvernement de Québec avait faites au gouvernement fédéral ayant été transmises au gouvernement impérial, on nous conseilla de porter la question de la frontière entre le Labrador et Terre-Neuve devant le conseil privé, en vertu d'une loi établie sous Guillaume IV; ou plutôt, dans les représentations en premier lieu transmises au gouvernement impérial, on se plaignait de ce que Terre-Neuve avait empiété sur notre territoire. Les autorités impériales se mirent en communication avec le gouvernement de Terre-Neuve, qui répondit qu'il avait agi dans les limites de son territoire et n'avait pas outrepassé ses droits. Le gouvernement impérial conseilla alors de porter l'affaire devant le conseil privé, invitant le gouvernement de Terre-Neuve et celui du Canada à s'entendre là-dessus. Le conseil privé fut agréé, et des négociations furent entamées en vue de déterminer les mesures qui devraient être prises à cet égard

De plus, le province de Québec, qui se trouvait directement intéressée, fit observer qu'elle devrait être partie à l'affaire. Comme il s'agissait d'un différend avec une autre colonie, nous considérâmes que c'est au gouvernement fédéral qu'il appartenait d'intervenir; nous consentîmes cependant à consulter le gouvernement provincial et à ce qu'il chargeât un avocat de participer à la rédaction des plaidoiries. Nous lui fîmes savoir en outre que nous ne verrions pas d'inconvénient à ce qu'il sollicitât du conseil privé l'autorisation de se faire représenter à l'audience. Les choses étant ainsi arrangées avec le concours du gouvernement provincial, ou du moins celui-ci de son avocat, il s'agissait ensuite de s'entendre avec le gouvernement de Terre-Neuve au sujet des procédures à suivre. Il y eut à ce sujet des pourparlers à Londres dans le cours de l'été dernier, et nous pensions qu'on en était arrivé à une entente définitive. Il semble cependant que le gouvernement de Terre-Neuve, après avoir été mis au fait de ce qui s'était passé, ait trouvé à redire à la forme sous laquelle la question devait être posée. Comme la question nous paraissait posée de façon convenable et qu'il semblait impossible d'en venir à une entente, nous priâmes le gouvernement impérial de faire que l'objet du litige fût porté devant le conseil privé d'une manière générale, sous l'empire de la loi établie sous Guillaume IV, laissant au comité judiciaire le soin de déterminer la forme sous laquelle elle devrait être par lui décidée, ainsi que les procédures à suivre. Et les choses en sont encore à ce point.

M. MACDONALD : Par le texte du présent projet de loi, on reconnaît l'existence d'une ligne frontière entre le territoire du Canada et celui du Labrador. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter à l'article 8. Etant donné le différend qui existe entre le Canada et Terre-Neuve, convient-il que la Chambre vote une loi reconnaissant l'existence d'une ligne frontière, quand nous nous proposons de soutenir devant le comité judiciaire du conseil privé que cette ligne n'existe pas?

M. REID : J'allais justement dire que la question que soulève l'honorable député est fort importante, et prier le comité de revoyer à plus tard la discussion du projet de loi.

M. DOHERTY: Je ne sache pas que l'on se propose de contester l'existence d'une ligne frontière; nous prétendons au contraire que le tracé de cette ligne est déterminé par la proclamation qui y a trait, et ce que nous voulons faire décider, c'est précisément la question de savoir où cette ligne passe réellement, et quels territoires se trouvent de chaque côté de la frontière. Autant que je me rappelle, l'acte attribue à Terre-Neuve la partie du Labrador qui se trouve à l'est d'une ligne partant de certain point et se prolongeant directement vers le nord jusqu'à certain parallèle. Nous comptons que cette décision du conseil privé nous indiquera de façon certaine en quels endroits de la terre ferme cette ligne passe. Nous ne contestons pas l'existence d'une frontière, mais nous prétendons qu'il importe de déterminer, en conformité de la délimitation établie, l'endroit précis où se trouve cette ligne frontière.

M. MACDONALD: Je pensais qu'il s'agissait de savoir—je puis bien me tromper —quelle est la partie de ce territoire septentrional qui relève du gouvernement de Terre-Neuve en ce qui concerne le maintien de l'ordre, etc. J'ignorais que la possession d'une partie quelconque en eût été attribuée à Terre-Neuve. Il me semble qu'il serait à souhaiter—et c'est chose dont le ministre est sans doute déjà convaincu—que le Canada devrait, si toutefois c'était possible, établir son droit à la possession de

tout ce qui, au sens territorial, passe pour faire partie du Dominion. Bien que le gouvernement terre-neuvien soit peut-être, vu le peu de distance qui sépare Terre-Neuve du territoire en question, en meilleure situation pour y exercer son protectorat, le Canada devrait, maintenant qu'il a assumé de plus lourdes responsabilités en ces régions septentrionales dont il a entrepris la mise en valeur, acquérir un empire absolu, par voie de négociations ou autrement, à l'égard du territoire en question.

Le sujet est fort important et mérite bien, à ce qu'il me semble, d'être mis à l'étude en même temps que les dispositions du présent projet de loi. Il faudrait se garder de voter une loi dont on pourrait se prévaloir contre nous lorsque viendra le moment de délimiter la frontière.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

2e DELIBERATION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER CENTRAL DE LA SASKATCHEWAN.

La Chambre passe à l'examen des modifications apportées par le Sénat au bill (n° 49), déposé par M. McCraney, concernant la compagnie du chemin de fer central de la Saskatchewan.

M. LANCASTER: On m'apprend que le parrain de ce bill ne peut pas assister à la séance d'aujourd'hui, mais qu'il désire que nous fassions part au Sénat des conclusions du rapport du comité des chemins de fer. J'ai en conséquence l'honneur de proposer:

Qu'un message soit envoyé au Sénat pour faire savoir aux honorables sénateurs que cette Chambre n'agrée pas les amendements faits par le Sénat au bill n° 49, concernant la "Saskatchewan Central Railway Company", pour les raisons suivantes:

Parce qu'il n'appert pas qu'il soit avantageux à cette partie du pays d'accorder un autre prolongement de deux ans de délai pour le commencement des travaux de la voie et de cinq ans pour parachever ladite voie ferrée.

(La motion est adoptée.)

2e LECTURE

De quatre projets de loi:

Bill n° 157, déposé par M. Schaffner, pour faire droit à Elisabeth Chaussé.

Bill n° 158, déposé par M. McCraney, pour faire droit à Béatrice Mae Stinson Fotheringham.

Bill n° 159, déposé par M. Douglas, pour faire droit à Eva Jane Bateman.

Bill n° 160, déposé par M. Douglas, pour faire droit à Florence Relf.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.

FOURNITURE DU CHARBON AUX CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. MACDONALD demande:

A quelles personnes, sociétés ou corporations le ministère des Chemins de fer ou quelqu'un de ses fonctionnaires a-t-il demandé de faire des offres pour la fourniture de charbon à l'Intercolonial et au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard au cours de la présente année?

M. J. D. REID: Des soumisions ont été demandées aux maisons suivantes, pour la fourniture du charbon à l'Intercolonial et au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, durant l'exercice 1914-1915:

Nova Scotia Steel and Coal Co., New-Glasgow (N.-E.)
Dominion Coal Co., Ltd., Montréal, (P.Q.)
Inverness Railway and Coal Co., Halifax, (N.-E.)
Acadia Coal Company, Stellarton, (N.-E.)
Intercolonial Coal Mining Co., Westville, (N.-E.)
Maritime Coal Railway and Power Co., Joggins Mines, (N.-E.).
Rothwell Coal Company, St-Jean, (N.-B.).
Colonial Coal Company, Sydney-Nord, (N.-E.).
Minudie Coal Company, Rivière Hébert, (N.-E.).
Minto Coal Co., Ltd., Minto, (N.-B.).
Northfield Coal Co., Minto, (N.-B.).
George H. King, Minto, (N.-B.).
Elwin Long, Maccan, (N.E.).
Harvey Welton, Minto (N.-B.).
Royal Coal Company, Amherst, (N.-E.).
Thomson Coal and Brick Co., Adamsville, (N.-B.).
John Rector, Amherst, (N.-E.).
J. M. Kennedy, Minto, (N.-B.).
Cape Breton Coal Iron and Railway Co., Ltd., Broughton, (N.-E.).
J. Bert Ross, Buffalo, (N.-Y.).
American Steel Company, Pittsburg, Pa.
Moreland Coke Company, Pittsburg, Pa.
Ernest Law & Company, Philadelphie, (Pa.).
Keystone Coal and Coke Co., Philadelphie, (Pa.).
Watkins Coal Company, Philadelphie, (Pa.).
Pennsylvania Coal and Coke Co., New-York, (N.-Y.).
Geo. Hall Coal Company, Ogdensburg, (N.-Y.).
J. H. Weaver and Company, Philadelphie, (Pa.).
Whitney and Kemmerer, Philadelphie, Pa.
Widnoon Coal Mining Co., Buffalo, (N.-Y.).
H. W. Somers, Albany, (N.-Y.).

NOMINATIONS SUR LE CHEMIN DE FER DANS BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. Qui a recommandé la nomination de cantonniers et de journaliers, sur la ligne de l'Intercolonial, dans le comté de Bonaventure?
2. A qui sont adressées ces recommandations?

M. J. D. REID:

1. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux prend la responsabilité de toutes les nominations qui sont faites sur l'Intercolonial; il s'emploie de son mieux à choisir des personnes aptes à assurer la bonne exploitation du réseau.

2. Répondu sous le n° 1.

DISTRIBUTION DES SUBVENTIONS A L'AGRICULTURE.

M. E. LAPOINTE (Kamouraska) demande :

1. Relativement aux questions et réponses se lisant comme suit à la page 390 du hansard français non revisé.

"M. E. LAPOINTE demande:

"1. Le Gouvernement a-t-il nommé des officiers chargés de surveiller la distribution et l'administration du subside fédéral aux provinces pour l'agriculture?

"2. Si oui, quels sont les noms de ces officiers et les provinces pour lesquelles ils ont été nommés?

"3. Avant d'accorder aux provinces un subside spécial pour des fins agricoles, le gouvernement a-t-il fait faire une enquête ou une étude ou fait prendre des informations par l'un de ses officiers sur la situation et les besoins agricoles dans chacune des provinces?

"4. Si oui, cet officier a-t-il fait un rapport?

"5. Quelles sont les personnes qui ont été consultées dans chacune des provinces?

"M. BURRELL:

"1: Oui.

"2. Le Dr C. C. James pour toute la distribution en générale, assisté, pour la province de Québec, de M. Chapais.

"3. Le Dr C. C. James a été nommé pour cette fin.

"4. Il a fait rapport au ministre de l'Agriculture.

"5. Les ministères d'agriculture provinciaux et le personnel de l'enseignement agricole officiel, un peu partout."

Quels officiers du département de l'Agriculture de la province de Québec ont été consultés, tel qu'il est dit dans la réponse n° 5?

2. Le ministre de l'agriculture de la province de Québec a-t-il été consulté lui-même?

3. Le Dr C. C. James s'est-il rendu personnellement dans chacune des provinces du Canada pour surveiller la distribution et l'administration du subside fédéral pour l'agriculture?

4. Dans la négative, dans quelles provinces est-il allé?

M. BURRELL:

1. Le ministre et le sous-ministre de l'Agriculture.

2. Oui.

3. M. James a visité toutes les provinces, au sujet de la distribution de la subvention fédérale à l'agriculture, bien que les arrangements, pour la province de Québec, aient été faits surtout entre le ministre et le sous-ministre de l'agriculture de cette province, le ministre de l'Agriculture à Ottawa et M. Chapais.

4. Répondu sous le n° 3.

ATELIERS DE REPARATIONS DE L'INTERCOLONIAL.

M. MACDONALD demande:

1. Le ministère des Chemins de fer a-t-il pris en considération l'acquisition des usines de la "Truro Foundry and Machine Company" à Truro (N.-E.)?

2. Dans l'affirmative, à quelles fins ces usines sont-elles employées?

3. Un arrangement a-t-il été conclu?

4. Dans l'affirmative, quel est le prix stipulé?

5. Le ministère des Chemins de fer se propose-t-il d'augmenter les facilités à Stellarton, comté de Pictou, en vue de pouvoir y faire des travaux de réparations plus considérables?

M. J. D. REID:

1. Non.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

5. Oui, autant que le besoin s'en fera sentir.

LOCATION D'UN EDIFICE A VANCOUVER.

M. MACDONALD demande:

1. Le Gouvernement a-t-il loué un édifice à Vancouver (C.-A.), de Maclean Brothers?

2. Quand a-t-il été loué, et pour quelle durée?

3. Quel est le prix du loyer, et pour quelles fins cet édifice est-il employé?

4. Quand a été terminé l'entrepôt de vérification à Vancouver?

5. A quoi sert-il maintenant?

M. J. D. REID:

1. Le Gouvernement a loué à Vancouver un entrepôt de MM. Maclean, Frères.

2. Cet entrepôt a été loué de MM. Maclean Frères, le 15 juin 1912, pour jusqu'à l'époque où le nouvel entrepôt de vérification sera terminé.

3. Le prix du loyer est de $650 par mois.

4. L'édifice a été définitivement accepté le 12 septembre 1913; on travaille actuellement à l'aménagement intérieur.

5. Une partie de l'édifice est maintenant occupée comme entrepôt de vérification et il sera consacré entièrement à ce service aussitôt que l'aménagement sera terminé.

CONGRES DENTAIRES INTERNATIONAL.

M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il été invité à prendre part officiellement au congrès dentaire international qui sera tenu à Londres le 7 août prochain.

2. Des délégués canadiens ont-ils été nommés par le Gouvernement?

3. Dans l'affirmative, quels sont ces délégués?

M. W. T. WHITE:

1. Le Gouvernement a été invité à se faire représenter au sixième congrès dentaire international, qui sera tenu à Londres au mois d'août prochain.

2. Vu que la dentisterie est une question qui relève des provinces, nous nous sommes mis en relations avec les différents gouvernements provinciaux, à ce sujet. Nous attendons leur réponse et aucun délégué n'a encore été nommé.

REGLEMENTS DES CHEMINS DE FER SUR LE RESEAU DE L'INTERCOLONIAL.

M. CARROLL demande:

1. Les règles désignées sous le nom de "Standard Rules" sont-elles en vigueur sur l'Intercolonial?

2. Dans l'affirmative, quand en a-t-on inauguré l'application?

3. Combien de personnes ont-elles été chargées de les enseigner aux employés de l'Intercolonial?

4. Jusqu'à ce jour, combien ce dernier service a-t-il coûté?

5. Combien d'employés de l'Intercolonial ont-ils quitté le service comme protestation de l'imposition de ces règles?

6. Comment l'administration de l'Intercolonial entend-elle rentrer dans les déboursés que lui a coûté l'introduction de ces règles sur l'Intercolonial?

M. REID:

1. Toutes les règles désignées sous le nom de "Standard Rules" sont en vigueur sur une partie quelconque de l'Intercolonial et plusieurs sont en vigueur sur tout le réseau.

2. A différentes dates.

3. Il y en a eu jusqu'à quatorze.

4. Environ $5,000.

5. Aucun.

6. En assurant plus de sécurité, un meilleur service, une plus grande économie et une bonne administration.

FABRICATION DU TABAC DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. SEGUIN demande:

Quels sont les droits d'accise et les revenus du gouvernement provenant de l'industrie du tabac, perçus respectivement dans les comtés de l'Assomption et de Montcalm, dans les dernières cinq années?

M. NANTEL: Les recettes provenant de l'industrie du tabac, durant les cinq exercices expirés le 31 mars 1914, dans les comtés de l'Assomption et de Montcalm, ont été comme suit:

L'Assomption.

Année.	Taxe.	Tabac.	Taxe.	Cigares.	Total.
	$	$	$	$	$
1910	150	5,172 05	125	6,122 70	11,569 75
1911	150	4,369 57	150	6,194 40	10,863 97
1912	200	5,140 70	150	5,394 85	10,885 55
1913	200	6,579 14	200	5,518 42	12,497 56
1914	175	8,312 60	200	7,283 50	15,971 10
	875	29,574 06	825	30,513 87	61,787 93

Montcalm.

Année.	Taxe.	Tabac.	Taxe.	Cigares.	Total.
	$	$	$	$	$
1910	75	248 89	.....	.....	323 89
1911	100	346 28	.....	.....	446 28
1912	100	233 25	.....	.....	333 25
1913	125	570 75	.....	.....	695 75
1914	225	1,655 05	25	48 60	1,953 65
	625	3,054 22	25	48 60	3,752 82

EVALUATIONS D'INSTRUMENTS ARATOIRES POUR LES FINS DE LA DOUANE.

M. TURRIFF demande:

1. Des changements, pour fins douanières, ont-ils été faits depuis le 1er octobre 1911 dans l'évaluation des lieuses, faucheuses et moissonneuses importées en Canada?
2. Dans l'affirmative, à quelles dates les changements ont-ils été faits?
3. Quels changements ont été faits?

M. J. D. REID:

1. Non.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

RECETTES DE L'ACCISE ET DE LA DOUANE A VALLEYFIELD.

M. MORRIS demande:

1. Quelles étaient les recettes de l'accise à Valleyfield en 1910, 1911, 1912 et 1913?
2. Quels étaient les noms des officiers de l'accise à Valleyfield en 1910?
3. Quels sont les noms des officiers de l'accice à Valleyfield actuellement?

M. NANTEL:

1. 1910, $53,995.13; 1911, $75,126.32; 1912, $86,703.89; 1913, $113,091.54—Total, $328,916.88.

2. A. Raymond, percepteur des douanes, agissant pour le département du revenu de l'Intérieur.

3. Alfred Lefebvre, Denis Emond.

M. MORRIS demande:

1. Quelles étaient les recettes du bureau de douane à Valleyfield en 1910, 1911, 1912 et 1913
2. Quels sont les employés actuels, et quels sont leurs salaires?

M. J. D. REID:

1. Pour l'exercice 1909-1910, $38,434.04
" " 1910-1911, 81,247.54
" " 1911-1912, 90,307.77
" " 1912-1913, 137,604.68

2. Raoul Miron, percepteur, $1,700; Ismaël Bourassa, douanier, $850; Ovila Corbeil, douanier, $1,050; Arthur Séguin, douanier, $1,000.

SALLE D'EXERCICE A SHERBROOKE.

M. McCREA demande:

1. De qui et à quel prix a été acheté le site destiné à une salle d'exercice militaire à Sherbrooke?
2. Le contrat de la construction de cette salle a-t-il été adjugé après demande de soumissions?
3. S'il en est ainsi, quel est le chiffre de chaque soumission?
4. Le contrat a-t-il été adjugé au plus bas soumissionnaire?
5. Certaine allocation a-t-elle été accordée pour ouvrage additionnel? Dans l'affirmative, quel en est le chiffre?

[M. Nantel.]

M. SAM HUGHES:

1. F. O. Loomis, terrain de l'ancien palais de justice; pour le terrain et l'édifice $10,000; acte de vente signé le 26 avril 1912.

Les autres questions n'ont pas été comprises.

AUTOMOBILES DES INSPECTEURS DES POSTES.

M. McCREA demande:

1. Une automobile a-t-elle été achetée pour l'utilité de l'inspecteur des postes à Sherbrooke?
2. Dans l'affirmative, de quelle manufacture provient-elle, et était-elle neuve ou avait-elle servi antérieurement?
3. Quel en a été le prix?
4. Le département défraie-t-il les frais d'entretien et de traction de cette automobile?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Packard; achetée à Montréal après réparations nécessitées par un accident.
3. $4,500.
4. Oui.

DISTRICT D'INSPECTION POSTALE A SHERBROOKE.

M. McCREA demande:

1. Un nouveau district d'inspection postale a-t-il été créé à Sherbrooke?
2. Dans l'affirmative, combien d'employés nouveaux ont été nommés pour faire le service dans le nouveau district?
3. Quel est le chiffre total des salaires payés aux nouveaux employés, y compris l'inspecteur?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Cinq nouveaux employés ont été nommés pour le nouveau district.
3. $4,752 par année.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PENITENCIER.

M. EDWARDS demande:

Le ministre de la Justice a-t-il reçu le rapport de la commission chargée de faire une enquête sur le pénitencier? Dans l'affirmative, à quelle date?

M. DOHERTY:

1. Oui; déposé le 22 avril.
2. Le rapport le 15 avril; les dépositions le 21 avril.

RECLAMATIONS CONTRE LES CHEMINS DE FER DE QUEBEC.

M. MARCIL demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de solder les réclamations produites contre le chemin de fer de la baie des Chaleurs, le chemin de fer Atlantique au lac Supérieur et le chemin de fer Québec-Oriental au sujet desquelles le commis-

saire Arthur Plante, écr, a fait un rapport favorable?

2. Quand ces paiements seront-ils faits, et à quel chiffre s'élèveront-ils?

3. S'ils ne doivent pas être faits, quelle en est la raison?

M. J. D. REID:

1. Le ministère de la Justice a présentement à l'étude le rapport de M. Arthur Plante, au sujet du paiement des réclamations contre le chemin de fer de la baie des Chaleurs, de l'Atlantique au lac Supérieur, et de Québec-Oriental.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

RECLAMATIONS CONTRE L'INTERCOLONIAL.

M. MACDONALD demande:

1. Des particuliers résidant dans le village de Hopewell, comté de Pictou, ont-ils produit des réclamations pour dommages causés par un incendie allumé par des étincelles provenant d'une locomotive du chemin de fer Intercolonial, en 1913?

2. Dans l'affirmative, quels étaient les noms des plaignants, et quelle était la nature de chaque réclamation?

3. Quelques-unes de ces réclamations ont-elles été réglées? Dans l'affirmative, quel montant a été payé dans chaque cas?

M. J. D. REID:

1. Des particuliers résidant dans le village de Hopewell, comté de Pictou, demandent à être indemnisés pour des dommages qui ont été causés par un incendie allumé par des étincelles provenant d'une locomotive du chemin de fer Intercolonial le 22 septembre 1913.

2. Les noms des réclamants sont comme suit: J. D. M. Fraser; Alexander F. Grant; ordre indépendant des forestiers, par H. D. McLeod; Mme Enon McDonald; Mme J. A. McPherson. La réclamation dans chaque cas est pour la perte de maisons et leur contenu.

3. Toutes ces réclamations ont été réglées, et les chèques, pour les sommes acceptées, sont expédiés présentement comme suit: J. A. M. Fraser, $1,450; Alexander M. Grant, $1,400; ordre des forestiers indépendants par H. D. McLeod, $900; Mme Enon McDonald, $900; Mme J. A. McPherson, $350.

QUAI DU CAP-DE-LA-MADELEINE.

*M. BUREAU demande:

1. Le quai au Cap-de-la-Madeleine, comté de Champlain, est-il construit en vertu d'un contrat, ou à la tâche?

2. Si c'est en vertu d'un contrat, qui est l'entrepreneur, à quelle date le contrat a-t-il été adjugé et quel en est le chiffre?

3. Des soumissions ont-elles été demandées? De quelle manière et pendant combien de temps les avis publics ont-ils été publiés?

4. Combien de soumissions ont-elles été reçues? Quels sont les noms des soumissionnaires, le chiffre de chaque soumission et celui du cautionnement accompagnant chaque soumission?

M. ROGERS:

1. En vertu d'un contrat.

2. M. Charles Pagé; contrat signé le 3 mars 1913. Adjugé par décret du conseil le 13 février 1913. Série de prix.

3. a) Oui; b) dans les journaux suivants: Québec, le Chronicle, l'Evénement, le Travailleur; Saint-Joseph de Beauce, le Ralliement; Grand'mère, la Semaine; Montmagny, le Peuple; Montréal, la Patrie, The Gazette; Rimouski, le Progrès; Trois-Rivières, le Bien Public; Shawinigan-Falls, l'Industriel; Chicoutimi, le Travailleur; Jonquières, l'Avenir; Chicoutimi, le Progrès; c) Pendant quatre semaines depuis le 3 décembre 1912 jusqu'au 27 janvier 1913.

4. Deux soumissions ont été reçues: Charles Pagé, basée sur une série de prix; approximativement, $49,461.92. Cautionnement, $5,000. F. A. Verrette, $64,309.84; cautionnement, $6,000.

ALLEN J. CAMERON.

*M. KYTE demande:

1. Combien de jours Allen J. Cameron, avocat de Arichat, comté de Richmond (N.-E.), commissaire chargé de s'enquérir du bien fondé des réclamations produites pour service lors des invasions féniennes a-t-il consacré à ce travail?

2. Quelle rémunération recevait-il pour chaque jour consacré à ce travail?

3. Quel montant total lui a été payé de ce chef?

4. Quel montant lui a été payé pour dépenses?

M. SAM HUGHES:

1. M. A. J. Cameron a été membre local de la commission d'enquête pour le comté de Richmond durant cinq ans.

2. Aucune; mais il recevait $5 par jour à titre de frais d'entretien, en vertu d'un décret du conseil en date du 6 août 1913.

3. $25.

4. $6.20.

BUREAU DE POSTE D'ALEXANDER.

M. A. W. CHISHOLM demande:

1. Le bureau de poste d'Alexander, comté d'Inverness, a-t-il été changé de site depuis le 1er décembre 1913?

2. Dans l'affirmative, à quelle date, sur la recommandation de qui et pour quelle raison ce changement a-t-il eu lieu?

3. Quels sont les noms de l'ancien receveur de la poste et du nouveau?

4. A-t-on fait une enquête au sujet de la destitution de l'ancien receveur de la poste?

5. Le ministre des Postes a-t-il reçu des habitants de ce district une requête protestant contre ce changement?

6. Quelle décision le ministère a-t-il prise au sujet de cette requête?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. Le 15 décembre 1913.

3. Edward McQuarrie et Finlay Beaton.

4. Comme il s'agissait de rétablir dans ses fonctions un receveur de la poste destitué en 1897, il n'y a pas eu besoin d'enquête.

5. Oui.

6. On n'a rien fait.

SALLE D'EXERCICE MILITAIRE DE BURY.

M. TOBIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il construit un édifice devant servir de salle d'exercice militaire à Bury, comté de Compton (P.Q.)?

2. Dans l'affirmative, des soumissions ont-elles été demandées pour la construction de cet édifice?

3. Quels sont les noms des divers soumissionnaires, et le montant mentionné dans chaque soumission?

4. A qui l'entreprise a-t-elle été donnée?

5. Le site de l'édifice a-t-il été changé après la réception des soumissions et l'adjudication des travaux?

6. Dans l'affirmative, pourquoi ce changement a-t-il été fait?

7. Le prix des travaux a-t-il été changé par suite du changement de site?

8. Combien a été payé pour travaux supplémentaires en sus du prix mentionné dans le contrat?

9. A qui les deniers ont-ils été payés?

10. L'édifice est-il complété?

11. Dans la négative, quand le sera-t-il?

12. Quel régiment ou compagnie se servira de cet édifice?

M. SAM HUGHES:

1. Oui.

2. Oui.

3. En réponse à des demandes de soumissions par la voie des journaux, nous avons reçu une soumission, une seule, c'était celle de M. Ayton Cromwell, de Cookshire (P.Q.). Elle était de $11,750.

4. Au dit M. Cromwell.

5. Oui.

6. Parce que l'emplacement choisi en définitive était beaucoup plus convenable que l'ancien.

7. Non.

8. $350.

9. A l'entrepreneur, pour la construction de l'édifice.

10. Oui.

11. Répondu sous le n° 10.

12. L'escadron B, 7e hussards.

EDIFICE PUBLIC A MEGANTIC.

M. TOBIN demande:

1. Quel montant a été payé pour réparations à l'édifice public, à Mégantic, comté de Compton, depuis le 1er janvier 1912?

2. Les travaux ont-ils été faits par voie de soumission ou autrement?

[M. A. W. Chisholm.]

3. Quels sont les noms de ceux qui ont exécuté les travaux, et quel montant a été payé à chacun?

M. ROGERS: Rien.

EDIFICE PUBLIC A COOKSHIRE.

M. TOBIN demande:

1. Quel montant a été payé pour réparations à l'édifice public à Cookshire, comté de Compton, depuis son achèvement?

2. Les travaux ont-ils été faits par voie de soumission ou autrement?

3. Quels sont les noms de ceux qui ont exécuté les travaux, et quel montant a été payé à chacun?

M. ROGERS: Rien.

PROPRIETE ACHETEE A LEVIS.

M. BOURASSA demande:

1. Combien a coûté, en totalité, au Gouvernement la propriété Carrier-Lainé à Lévis, y compris le quai attenant à cette propriété qui a été récemment construit par le Gouvernment?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de louer cette propriété à M. C. H. Carrier, Lévis? Dans l'affirmative, quel sera le prix du loyer, et le nouveau quai sera-t-il inclus dans le bail?

3. Des soumissions ont-elles été demandées pour la location de cette propriété?

4. Est-ce l'intention du locataire de se servir de cette propriété pour y faire des opérations considérables qui donneront du travail à un grand nombre d'ouvriers dans cette localité?

5. Le Gouvernement s'est-il assuré que le locataire est en position d'exploiter cet outillage?

H. ROGERS:

1. $754,079.78.

2. (a) A l'étude; (b) Non.

3. Non.

4. C'est ce qu'a dit M. Carrier.

5. Non, mais le ministère est convaincu que M. Carrier le sera.

CAPITAINE DU PORT DE LARRY'S-RIVER.

M. SINCLAIR demande:

1. Qui est capitaine du port à Larry's-River, comté de Guysborough (N.-E.)?

2. Quand a-t-il été nommé?

3. A la demande de qui?

4. Quels sont ses appointements?

5. Sont-ils fixes ou payés a même les droits perçus sur le tonnage?

6. Dans ce dernier cas, combien a-t-il touché pour l'année expirée le 30 mars 1913?

7. Combien a-t-il touché pour l'année expirée le 30 mars 1914?

M. HAZEN:

1. Isaiah Fougère.

2. Par décret du conseil en date du 25 août 1903.

3. Feu l'hon. D. C. Fraser.

4. $200 par année sur les droits perçus.

5. Il est payé à même les droits perçus.

6. $14.50 pour l'année 1912.

7. $8 pour l'année 1913. Nous n'avons pas encore reçu de rapport pour l'année 1914.

DIFFEREND OUVRIER AVEC LE PACIFIQUE-CANADIEN—SENTENCE ARBITRALE.

M. A. K. MACLEAN demande:

Quelles mesures ont été prises par le Gouvernement pour mettre à exécution la sentence arbitrale du bureau de conciliation rendue le 9 décembre 1912, au sujet du conflit entre la Société canadienne des employés de chemin de fer et la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien?

M. CROTHERS: Le ministre du Travail a suivi la procédure ordinaire et a fait tout ce qu'il a pu pour faire accepter la sentence arbitrale par les deux parties en cause.

GARDIENS DES PECHERIES DANS LE COMTE DE SHELBURNE.

M. KYTE demande:

Quels étaient les gardiens des pêcheries dans le comté de Shelburne (N.-E.), pendant les années expirées respectivement le 31 mars 1913 et le 31 mars 1914, et quel montant a été payé à chacun d'eux pendant l'exercice 1913-1914?

M. HAZEN: 1912-1913:

Jonathan Smith,	Jas. E. Cross,
Rufus McKay,	W. E. Decker,
J. R. King,	D. P. Swim,
J. F. Hagar,	Fred. Poole,
Chas. Towner,	Vincent Brannen,
John T. Hyer,	H. D. Shand,
Herbert Smith,	L. H. Crowell,
Oliver Goodick,	J. E. Smith,
Sydney Smith,	B. H. Smith,
John McKay,	Judah Nickerson,
R. Firth,	Heman Swaine,
J. F. Harrington,	E. M. Davis,
Geo. Longhurst,	David Atwood,
H. C. Dash,	S. H. Hagar,
John Nickerson,	

1913-1914:

Daniel P. Swim	$ 25 00
Wm. E. Decker	25 00
Fred. Poole	25 00
Charles Towner	25 00
Robt. E. Hagar	30 00
Wm. McLean	6 25
Burtrum O. Bower	40 00
Robt. Firth	40 00
John McKay	40 00
Sydney Smith	40 00
Oliver Goodick	40 00
Herbert Smith	40 00
John J. Ryer	40 00
Rufus McKay	12 50
Freeman Hagar	50 00
Isaac King	50 00
George Longhurst	404 25
J. F. Farrington	248 25
H. C. Dash	182 40
James E. Cross	132 75
James R. King	17 50
Vincent Brannen	469 50
H. L. Shand	469 50
J. E. Smith	469 50
B. H. Smith	469 50
H. Swaine	244 50
John Nickerson	274 50
Judah Nickerson	469 50
P. A. Stoddart	447 00
D. Atwood	469 50
J. Morton Davis	50 00

M. KYTE demande:

1. Qui est gardien des pêcheries à East-Ragged-Island, comté de Shelburne (N.-E.)?
2. Quel montant a été payé à ce gardien à titre de salaire, de frais de voyage ou pour toute autre fin pendant l'année expirée le 31 mars 1913?
3. Quelle rémunération pour toutes fins quelconques a-t-il reçue à titre de gardien des pêcheries pour l'année expirée le 31 mars 1914?

M. HAZEN:

1. Wm E. Desker.
2. $25.
3. $25.

TRANSPORT DES DEPECHES DANS LE COMTE DE PRESCOTT.

M. PROULX demande:

1. Combien de soumissions ont été reçues par le département des Postes pour le transport de la malle sur le parcours n° 2 de livraison postale rurale, de Plantagenet, comté de Prescott?
2. Quels sont les noms des soumissionnaires et le chiffre de chaque soumission?
3. Le département se propose-t-il d'inaugurer prochainement ce service?

M. PELLETIER: Ce renseignement sera donné lorsque l'enterprise aura été adjugée et exécutée.

VETERANS DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

M. SINCLAIR demande:

1. En ce qui concerne les attributions des commissaires chargés de faire une enquête au sujet des réclamations des vétérans de la Nouvelle-Ecosse ayant pris du service lors des invasions des fénians, les commissaires devaient-ils simplement s'enquérir des faits historiques touchant la part prise en cette occurrence par les divers régiments de milice dans la Nouvelle-Ecosse, au printemps de 1866, et s'assurer et faire rapport que lesdits régiments avaient fait un service spécial ou étaient-ils autorisés à examiner les réclamations des vétérans, individuellement, et de les accepter ou de les rejeter?
2. Les réclamations individuelles des vétérans de la Nouvelle-Ecosse ont-elles jamais été soumises auxdits commissaires pour leur approbation ou désapprobation?
3. Les réclamations individuelles des vétérans de la Nouvelle-Ecosse, ou d'aucun comté de la Nouvelle-Ecosse, ont-elles été soumises à l'aviseur légal du commissaire, M. Rowlings, pour son approbation ou sa désapprobation?
4. A qui incombe, en premier lieu, le devoir de rechercher et de décider si la réclamation d'un vétéran est valable ou non?
5. Le département a-t-il autorisé un agent ou des agents dans la Nouvelle-Ecosse à exiger des vétérans un honoraire pour s'occuper de leurs réclamations?

M. SAM HUGHES:

1. Par le décret du conseil du 6 août 1913, la commission était autorisée à faire enquête et rapport sur toutes les réclamations.
2. Oui.
3. M. G. A. R. Rowlings n'a eu rien à voir dans ces réclamations pour les ap-

prouver ni les désapprouver, mais il a été consulté par la commission sur la légalité de celles qui pouvaient donner lieu à des doutes.

4. Aux fonctionnaires désignés pour l'administration de la loi du 1er avril 1912 sur les primes aux volontaires de la campagne des fénians.

5. Non.

PROPRIETE DU GOUVERNEMENT A MONTREAL.

* M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il disposé de la propriété achetée il y a quelques années près de la gare Bonaventure, rue Saint-Jacques, Montréal, pour des fins postales?

2. Quelle est la superficie de ladite propriété?

3. Quel était le prix d'achat?

M. ROGERS:

1. Non.

2. 15,732 pieds.

3. Prise, en 1907, en échange de la propriété de la rue de la Cathédrale.

DESTITUTIONS.

M. EMMERSON demande:

1. A-t-on remercié Robert Amos de ses services à titre d'employé du département du fret de l'Intercolonial à Sackville (N.-B)? Dans l'affirmative, quand et pour quelle raison?

2. Qui a été nommé pour le remplacer, et d'où venait-il? Quel est le chiffre de ses émoluments?

3. Qui a recommandé la nomination du titulaire actuel?

M. REID:

1. Oui, le 2 avril 1914, ses services n'étant pas satisfaisants.

2. Fred. Doucet, Pointe-du-Chêne, 29 ans 5 mois; $62.50 par mois.

3. Déjà dans le service et transféré.

CONSTRUCTION D'UN BATEAU BRISE-GLACE.

M. MACDONALD demande:

Copie de tous papiers, lettres, soumissions, télégrammes, plans, devis et autres documents concernant la construction du nouveau brise-glace par la compagnie Vickers-Maxim, de Montréal.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Mon honorable ami veut dire sans doute la Canadian Vickers Company.

M. MACDONALD: Le renseignement que que je désire a trait au marché que l'on a fait pour la construction d'un bateau brise-glace. Je demanderais à modifier la motion de manière à la rendre conforme à ce que vient de dire le ministre de la Marine et des Pêcheries.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

[M. Sam. Hughes.]

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

M. Turriff.—Copie de tous télégrammes, lettres, etc., dans le ministère de l'Intérieur concernant le ¼ N.-O. de la section 20, township 4, rang 16, à l'ouest du 2me méridien.

M. Turriff.—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, etc., dans le ministère de l'Intérieur concernant la ¼ N.—1-3-16, à l'ouest du 2me méridien.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous papiers, lettres, feuilles de paie, comptes, reçus et pièces justificatives concernant la construction du quai de Western Shore, comté de Lunenberg (N.-E.).

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous rapports, documents, preuve, lettres et correspondance concernant la destitution de M. Andrew Flinn, employé dans le service du chemin de fer à Halifax (N.-E.), en septembre 1913, ou vers ce temps.

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous papiers, correspondance, feuilles de paie, comptes-reçus et pièces justificatives concernant la construction du quai de South-Feltzen, comté de Lunenburg (N.-E.).

M. Maclean (Halifax).—Copie de tous papiers, correspondance, feuilles de paie, comptes, reçus et pièces justificatives concernant la construction du quai de Kraut-Point, comté de Lunenburg (N.-E.).

M. Marcil (Bonaventure).—Copie de tous documents concernant la demande adressée au ministère de la Marine et des Pêcheries de destituer Ulric Dion, gardien du phare à Saint-Charles de Caplan, Québec, et de nommer à sa place Omer Arsenault, et aussi, concernant la décision prise par le ministère à ce sujet.

M. Macdonald.—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, rapports et correspondance concernant les réclamations pour dommages causés par un incendie dans le village de Hopewell allumé par les étincelles provenant d'une locomotive du chemin de fer Intercolonial.

M. Lanctôt.—Copie de tous papiers, lettres, soumissions, télégrammes, plans, devis, ordres en conseil et autres documents concernant la construction du mur de protection de Laprairie aux terres hautes de Saint-Lambert.

M. Marcil (Bonaventure).—Copie de tous les documents se rapportant à la destitution de W. N. Campbell, gardien du phare à New-Richmond, Québec, et à la nomination de James W. Robertson, comme remplaçant.

3e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 70), déposé par l'hon. M. White, concernant les sociétés de trust;

Le 2e (n° 83), déposé par le même, concernant les sociétés de prêts.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

(Présidence de M. Blondin.)

Canaux—Creusement du canal de navigation Welland, $4,000,000.

M. KYTE : Me permettra-t-on, à propos de ce crédit, d'appeler l'attention du ministre sur le canal de Saint-Pierre, dans le comté de Richmond (N.-E.). Depuis deux ans, le département a fait exécuter de très grandes améliorations au canal de Saint-Pierre, et pour une raison qui serait, à ce qu'on prétend, la nécessité de changer la situation d'une écluse, les travaux ont dû être interrompus. Les renseignements qui me sont parvenus de diverses sources me portent à croire que ce changement entraîne l'exécution de travaux plus considérables que ceux d'abord prévus. Il est de très grande importance que ces ouvrages soient parachevés sous le plus court délai. Il s'agit d'une voie navigable très fréquentée qui permet aux caboteurs de se rendre jusqu'au lac du Bras-d'Or. Voilà deux ans qu'on y travaille, et que de nombreux employés y sont employés. Je prie le ministre de prendre de promptes mesures pour que l'entrepreneur actuel ou, au besoin, quelque nouvel adjudicataire, poursuive l'entreprise. Je crois que le projet actuel du département nécessite la fermeture du canal pour une saison, et, s'il en est ainsi, il faudrait sans le moindre retard en donner avis aux navigateurs fréquentant les lacs du Bras-d'Or. Il faudrait aussi que le canal fût fermé à la navigation le plus tôt possible, afin qu'une seule saison seulement fût sacrifiée. Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire ce qui en est de cette affaire?

M. J. D. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): La note que j'ai par devers moi relativement aux travaux à exécuter sur le canal de Saint-Pierre, est ainsi conçue: "L'entreprise a été adjugée à M. W. H. Weller; par suite de l'extrême dureté du fond, qu'on ne saurait creuser sans recourir aux explosifs, par suite aussi des intempéries de la saison dernière, ces travaux sont très en retard, et, au lieu d'avoir été terminés le 30 novembre 1913, comme ils devaient l'être, ils ne le seront pas, d'après ce qu'on peut prévoir aujourd'hui, avant le commencement ou la fin de 1915." L'affaire m'a été soumise plus d'une fois. L'agent de l'entrepreneur a insisté pour qu'il fût conclu quelque nouvel arrangement, pour cette raison que plus l'on creuse et plus le fond est dur et différent de ce que prévoit le cahier des charges. M. Bowden, ingénieur en chef, est d'avis qu'il vaudrait mieux changer l'écluse de place. Si nous adoptions cet avis, le canal serait fermé toute la présente saison. M. Bowden me dit que si nous autorisons les entrepreneurs à placer l'écluse ailleurs et à poursuivre les travaux aux prix actuels, on pourra s'y mettre sur-le-champ. Il ajoute que la dépense sera probablement accrue de $100,000 du fait de la construction de cette nouvelle écluse, et c'est ce qui m'a fait hésiter jusqu'ici. Toutefois, je devrai m'occuper de la question ces jours-ci, car je suis très désireux qu'on se mette à l'œuvre immédiatement. Il ne m'a pas été possible de régler l'affaire plus tôt, par suite du surcroît de travail qui m'est arrivé récemment. Je pense avoir de bonnes raisons de proposer au conseil l'opportunité de nous conformer aux vues de M. Bowden, d'ériger une nouvelle écluse et de fermer le canal jusqu'à ce qu'elle soit terminée. Cependant, je craignais fort qu'en adoptant cette ligne de conduite nous ne fussions critiqués pour vouloir tenir le canal fermé toute une saison. Si je saisis bien le sens des paroles de l'honorable député (M. Kyte), la ligne de conduite qui incommoderait le moins les intéressés serait de fermer le canal pour la saison et de se mettre dès maintenant à l'exécution des travaux. Je m'occupe sérieusement de l'affaire; je l'ai discutée avec l'ingénieur en chef aujourd'hui même, et j'espère pouvoir prendre un parti d'ici quelques jours. Je serai en mesure de renseigner plus exactement l'honorable député avant l'adoption définitive de mes crédits.

M. KYTE: Je me rends parfaitement compte des raisons qu'on a pu avoir de modifier les plans au fur et à mesure que les travaux avançaient. On projetait au début de construire l'écluse dans la partie nouvelle du canal; puis, on s'est aperçu que ce ne serait pas possible, par suite de la difficulté d'arriver à l'assise rocheuse à l'endroit où la nouvelle écluse devait être construite, et on dut placer la nouvelle écluse suivant une ligne oblique par rapport à la direction générale du canal actuel. On se vit dès lors dans la nécessité de fermer le canal pour une période de temps plus longue qu'on ne l'avait d'abord prévu. Cependant, comme il n'y a pas à tourner cette difficulté, et qu'il va falloir fermer le canal au trafic pendant un certain temps, ce qu'il y aurait de plus sage, à mon avis, serait de fermer le canal le plus tôt possible, afin qu'il soit le plus tôt possible rouvert à la navigation.

Une autre observation que je désire soumettre au ministre, c'est que depuis deux ans, beaucoup d'ouvrage a été assuré à nos journaliers dans cette partie du pays. Actuellement on ne trouve pas à louer ses bras aussi facilement dans cette partie de la Nouvelle-Ecosse, et nombre de gens seront très désappointés si la reprise des travaux est différée le moindrement. Beaucoup d'entre eux avaient précédemment vécu de la pêche; mais sur l'assurance qu'on leur donnait que les travaux se continueraient un an ou deux, ils ont renoncé à leur ancien moyen d'existence, et ils se trouvent maintenant pris au dépourvu. Pour cette raison, outre celles que j'ai données déjà, je crois qu'il est absolument indispensable de poursuivre ces travaux, afin d'assurer la subsistance de ceux qui n'ont pas d'autres ressources tant que ces travaux seront en cours.

M. REID: Je conçois qu'il importe que ces hommes et aussi l'entrepreneur ne soient pas tenus dans l'incertitude plus que de raison. Aussi je vais m'en occuper à très brève échéance et déciderai ce qu'il y a lieu de faire.

M. McKENZIE: Je m'intéresse moi aussi particulièrement à la navigation du canal Saint-Pierre. Le comté que j'ai l'honneur de représenter possède plusieurs industries qui ont ce canal pour principal moyen de communication. Déjà l'honorable député de Richmond (M. Kyte) a fait observer que le mouvement de la navigation dans les lacs du Bras-d'Or est assez étroitement dépendante de la libre navigation du canal de Saint-Pierre. Les lacs du Bras-d'Or ont deux autres exutoires sur la mer, mais le canal fournit la voie la plus courte et la plus sûre. Encore l'autre jour le président de la Victoria Gypsum Company, dont les opérations sur ces lacs sont très importantes, me demandait par lettre de lui dire ce que l'on se propose de faire. Pour le moment la compagnie ne peut utiliser le canal, mais elle compte pouvoir le faire une fois les améliorations exécutées. Il serait malheureux qu'on fût obligé de tenir le canal fermé tout l'été. Je ne suis pas très versé dans ces sortes d'entreprises, mais je pense qu'une bonne partie du travail pourrait se faire l'hiver, les gelées dans cette partie du pays n'étant pas assez fortes pour empêcher l'exécution des travaux de creusage et des ouvrages en béton pendant la saison froide. On est aussi à même en hiver de faire fonctionner les pompes et d'exécuter les autres travaux nécessaires. A mon avis, on devrait, avant de fermer le canal, pousser le plus possible l'exécution des travaux. Il arrive que les entrepreneurs prennent cette mesure avant d'avoir eux-mêmes fait tout le travail préalable. Par exemple, le ministre constatera que certaines gens se mettent à construire un quai avant d'avoir réuni tous les matériaux, et de la sorte les travaux se prolongent beaucoup plus longtemps que de raison. Le travail sur ce canal s'exécute avec beaucoup de lenteur, et mon opinion est que les entrepreneurs ne font pas tout ce qu'il faudrait pour expédier la besogne rondement. Je crois même qu'il ne s'est rien fait de l'hiver. Dans notre partie du pays l'hiver est la saison la plus favorable pour le creusement d'un canal ou l'enlèvement de la glaise, etc. J'espère que les travaux vont être poussés le plus rapidement possible, et que le ministre verra à ce que la navigation du canal ne soit interdite que le moins longtemps possible, car cela va gêner un grand nombre d'industries et déranger l'itinéraire d'un grand nombre de navires qui se rendent à Terre-Neuve, comme le "Seal", un très gros navire qui transporte le courrier français d'Halifax à Saint-Pierre, et nombre d'autres navires de la même classe.

M. GERMAN: J'aimerais à savoir du ministre intérimaire si l'on a pris quelque décision afin de savoir si, oui ou non, on mettra le canal et la rivière Welland qui traversent la ville de Welland, de niveau avec un barrage situé près du village de port Robinson et dont on se sert comme d'un canal. On est à accorder les entreprises, et si l'on veut que les travaux soient terminés dans l'intervalle qu'ont assigné l'ingénieur en chef du canal ainsi que l'ingénieur en chef du département, l'on devrait se hâter de prendre une décision à ce sujet.

M. REID: Jusqu'à présent, cette question n'a pas été signalée à mon attention, et c'est la première fois que j'entends parler d'une divergence d'opinion à propos de cette question. Si l'honorable député veut bien laisser sa question en suspens pendant quelques minutes, j'ai demandé des renseignements et dès que je les aurai reçus, nous reprendrons la discussion de cette affaire.

M. GERMAN: J'y consens avec plaisir. Je supposais que le ministre des Chemins de fer connaissait un peu les affaires du

ministère auquel il préside. Le canal actuel passe au-dessus de la rivière Welland au moyen d'un aqueduc. L'ingénieur en charge du canal Welland propose que l'on construise un barrage sur la rivière Welland à 4 milles en amont de la ville du même nom, afin de faire monter de 5 pieds le niveau de la rivière et d'abaisser de 4 pieds le niveau du canal, afin d'égaliser les niveaux; ces travaux auraient pour résultat de submerger une grande étendue de terrain à l'ouest de la ville de Welland, et jusqu'à un certain point, à l'est de la ville également. C'est une question qui a pris des proportions telles, que l'on devrait y voir incessamment.

M. LEMIEUX: Je ne suis pas un adversaire de l'entreprise du canal Welland; bien loin de là. Nous, de la province de Québec, nous sommes favorables au projet, mais nous sommes également en faveur du projet de construire le canal de la baie Georgienne. Bien que je ne désire nullement soulever un nouveau débat autour de ce projet, qui a été discuté à fond devant les ministres, qui ont reçu la nombreuse députation venant de Montréal et du nord d'Ontario, il y a quelque temps. Je regrette d'avoir à constater que le Gouvernement n'ait pas cru devoir commencer la construction de ce canal, à la suite de l'enquête très complète qu'a fait faire le ministère précédent il y a quelques années. On sait très bien, et personne ne met la chose en doute, que la réponse qu'a donnée, l'autre jour, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers), signifie tout simplement que le projet de la construction du canal de la baie Georgienne est abandonné pour d'ici plusieurs années. Je suis porté à croire, dans le fait, je sais qu'au moins l'un des trois membres de la nouvelle commission, nommée pour faire étude et rapport sur le projet, est un adversaire irréductible de la construction du canal de la baie Georgienne. C'est là un secret de polichinelle, à l'heure actuelle, parmi les hommes d'affaires de Montréal.

M. PELLETIER: Que dis l'honorable membre?

M. LEMIEUX: Si mon honorable ami le désire, je puis lui donner le nom du commissaire en question. Je regrette beaucoup que les ministres du district de Montréal, y compris le ministre de la Justice, soient absents de leurs sièges. La population de Montréal, le Board of Trade, la chambre de commerce et l'association des citoyens ont affirmé en maintes occasions que la construction du canal de la baie Georgienne serait le complément de notre système de transport. Tout le monde espérait que le Gouvernement actuel favoriserait l'exécution de ce grand projet. Mais il est évident, si j'en crois ce que j'ai entendu dire en ces derniers temps, que le Gouvernement du jour est opposé à la construction du canal de la baie Georgienne; il a l'air décidé de s'en tenir simplement à la construction du canal Welland. Je suis informé que l'opposition qui est venue de la chambre de commerce de Québec, l'autre jour, contre le projet du canal de la baie Georgienne, a été montée, afin de répandre dans le public l'idée qu'il y a divergence d'opinion dans la province de Québec à propos de cette grande entreprise. Tout de même, le cabinet peut être certain d'une chose: c'est que l'opinion publique est unanime sur cette question, dans notre province. Maintenant, je voudrais que le ministre répondre franchement à la question suivante: Le Gouvernement a-t-il oui ou non l'intention d'entreprendre l'exécution du grand projet de construire le canal de la baie Georgienne? Ou bien, est-ce son intention de creuser la section de la rivière des Français afin que North-Bay reçoive tout le bénéfice de l'entreprise, et de ne pas creuser les autres sections?

Le fait de laisser à une nouvelle commission le soin de rechercher les avantages qu'aura le projet au point de vue de notre commerce est, pour ne pas dire plus, tout simplement une moquerie. Une commission, composée de sénateurs, a siégé, il y a déjà quelques années; on a entendu les témoignages des experts les plus en vue du Canada, parmi lesquels se trouvait sir Wm Van Horne lui-même. Il est possible de différer d'opinion avec sir Wm Van Horne en politique, surtout lorsqu'il s'agit de réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, mais il faut admettre, toutefois, que sur les questions de transports il jouit d'une autorité incontestable. Il a donc fait connaître ses vues devant la commission, et mon honorable ami les trouvera consignées dans le rapport qui a été publié à ce sujet. S'il lit ce rapport, il constatera que l'ex-président du Pacifique-Canadien est non seulement favorable au projet, mais il s'est fait l'avocat, l'ardent avocat du canal de la baie Georgienne. Maintenant, pourquoi, je vous le demande, essaie-t-on de blaguer la population du nord de l'Ontario et de

la province de Québec, en nommant une autre commission? M. Gohier, l'un des nouveaux commissaires que le Gouvernement vient de nommer, a-t-il accepté de faire partie de la commission? L'honorable ministre est probablement en état de nous fournir ces renseignements. Avant de reprendre mon siège, je répète que le Gouvernement ne fait que blaguer le peuple, lorsqu'il prétend être favorable au projet du canal de la baie Georgienne, et qu'en même temps il nomme une nouvelle commission. Deux commissions ont déjà été nommées à propos de ce projet, et l'on a déjà publié cinq rapports qui ont coûté très cher, étudiant la question au fond et fournissant tous les renseignements possibles au Gouvernement. Maintenant, j'aimerais à avoir une réponse catégorique de l'honorable ministre.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) soulève cette question à un moment où les ministres qui représentent le district de Montréal sont absents...

M. MACDONALD: Ils ne sont jamais ici.

M. PELLETIER: Je crois qu'ils sont ici.

M. MACDONALD: Le ministre de la Justice (M. Doherty) n'est jamais ici.

M. PELLETIER: Pour être dans le vrai, il est toujours ici. Mais on sait que quelques membres du cabinet ont d'autres affaires d'intérêt public à s'occuper, et, à mon avis, il est excessivement regrettable que l'on insinue que les ministres qui représentent tout un district dans le Gouvernement sont absents au moment où nous sommes à étudier les crédits concernant le ministère des Chemins de fer et des Canaux. La question du canal de la baie Georgienne n'a aucun rapport avec le ministère des Chemins de fer; on devrait la soulever lorsque nous aborderons l'étude des crédits du ministère des Travaux publics.

M. LEMIEUX: La question relève du crédit en discussion?

M. PELLETIER: C'est possible; mais ce n'est pas sûr. Tout de même, l'honorable député, afin d'obtenir un léger avantage sur les ministres qui représentent le district de Montréal dans le cabinet, soulève la question du canal de la baie Georgienne, lorsqu'on en est à discuter les crédits du ministère des Chemins de fer, ce qui n'est nullement le temps opportun pour étudier ce projet. Il peut exister quelque rapport entre les crédits que nous votons et le projet du canal de la baie Georgienne, mais ce n'est pas le moment favorable pour discuter ce sujet. Selon moi, le meilleur moment pour soulever cette question, ce serait lorsque nous examinerons les crédits du ministère des Travaux publics.

Cependant, l'honorable député, constatant l'absence des ministres du district de Montréal et du ministre des Travaux publics (M. Rogers), vu que les crédits concernant son ministère ne sont pas à l'étude, choisit justement ce moment pour exiger une réponse complète et catégorique du Gouvernement, quant à ce projet de la construction du canal de la baie Georgienne. En d'autres termes, pour poser la question, il a soin de choisir le moment où il sait bien que le ministre qui pourrait lui répondre n'est pas ici. Mon honorable ami a également prétendu que la résolution adoptée par la chambre de commerce de Québec a été "inspirée", pour me servir de sa propre expression. Il n'a fait que répéter ce qui a été écrit dans les journaux à ce sujet. Mais je désire profiter de l'occasion pour apprendre à l'honorable membre que les membres du conseil de la chambre de commerce de Québec sont des citoyens honorables, et qu'ils ont répondu à cette insinuation que la résolution qu'ils ont adoptée était "inspirée". Tout le monde peut se rendre compte de la signification des affirmations que vient de faire l'honorable député; il n'a pas donné de noms. Les membres du conseil de la chambre de commerce de Québec, sous la signature du président ou du secrétaire,—mais je crois que c'est le président,—ont déclaré de la façon la plus énergique qu'il ne s'est produit rien de cette nature, que personne ne les a approchés et qu'ils ont exprimé leur propre opinion sur ce sujet.

Comme question de fait, je désire affirmer de mon siège que je n'ai jamais eu d'entrevue avec aucun des membres du conseil de la chambre de commerce de Québec à ce propos, et j'irai encore plus loin en disant que l'opinion qu'ils ont exprimée n'est nullement la mienne. A mon avis, je vais aussi loin que la chose m'est permise en faisant cette affirmation, et j'espère qu'une fois pour toutes elle mettra fin à ces insinuations tendant à accréditer l'opinion que l'on se sert de la chambre de commerce de Québec afin de faire avorter le projet.

M. MACDONALD: Quelle est votre opinion sur ce projet?

M. PELLETIER: Mon opinion, c'est que nous sommes en présence d'une entre-

prise très considérable, et avant d'en commencer l'exécution, il est de notre devoir de nous enquérir si elle est pratique, au point de vue commercial. En conséquence, nous avons nommé une commission qui devra faire rapport à ce propos.

Sir WILFRID LAURIER: Ce qui revient à dire que vous n'avez pas encore d'opinion de formée à l'égard du projet.

M. GRAHAM: Votre opinion n'est pas encore arrêtée.

M. PELLETIER: Si mon opinion était formée au sujet de la question dans l'état actuel, et si le Gouvernement avait pris une décision, il est certain que nous n'aurions pas eu besoin de nommer une commission. C'est afin d'obtenir plus de renseignements et afin de savoir si le projet est réalisable au point de vue commercial, que nous en avons nommée une. L'honorable député de Rouville affirme que nous trompons le peuple et que l'un des commissaires a son opinion formée d'avance.

S'il en est ainsi, l'honorable député devrait éclairer le public. Il a dit qu'il me communiquerait ce renseignement privément; mais alors je ne serais pas libre d'utiliser le renseignement.

M. LEMIEUX: Comme Montréal n'a pas de représentant au sein de cette commission, je communiquerai ce renseignement au ministre.

M. PELLETIER: J'invite l'honorable député à donner ce renseignement non pas privément, mais devant cette Chambre même, afin que la chose vienne à la connaissance du public, c'est la meilleur ligne de conduite à tenir en pareille circonstance.

M. MACDONALD: Est-ce là une de ces commissions au sujet desquelles le ministre du Commerce a dit qu'elles font grand usage d'encre et de papier mais qu'elles n'accomplissent rien pour le pays, ou bien s'agit-il d'un autre genre de commission?

M. PELLETIER: Il est possible que, par le passé, on ait nommé pareilles commissions, mais il n'en est nullement ainsi de la commission dont il s'agit. Il faut dire de cette commission qu'elle va travailler pour le public et dresser son rapport sans recevoir de rémunération. Elle travaille dans l'intérêt public.

Sir WILFRID LAURIER: Les autres commissions ne le faisaient donc pas?

M. PELLETIER: J'en conviens, nombre de commissions créées par l'ancien Gouvernement ne s'inspiraient pas de l'intérêt public et elles émargaient au budget, pour ne rien faire. Ici c'est tout l'opposé; voici une commission, digne de ce nom, qui fera œuvre utile, sans obérer les finances publiques. Nous avons nommé les titulaires de cette commission, et bien que le député de Rouville prétende que nous voulons berner le public, cela ne nous fera pas révoquer ces titulaires. Nous avons pris une initiative utile en créant cette commmission; nous entendons qu'elle s'acquitte de sa tâche, et nous attendrons son rapport. L'honorable député affiche aujourd'hui, à l'égard du canal de la baie Georgienne beaucoup plus de zèle qu'il n'en déployait jadis, lorsqu'il siégeait à la droite.

M. MACDONALD: Toujours cet éternel refrain!

M. PELLETIER: Oui, c'est l'antique refrain, mais il est vrai.

M. MACDONALD: Le ministre ne siégeait pas dans cette Chambre au cours de la dernière législature; mais voilà déjà trois sessions que le Gouvernement actuel est au pouvoir. Invariablement, quand le Gouvernement prend une initiative quelconque au sujet de n'importe quelle mesure, il pose la question: Vous n'avez rien fait, il y a dix ans! Ne pourriez-vous pas invoquer quelque argument moins suranné?

M. PELLETIER: Je regretterais d'avoir blessé les justes susceptibilités du député de Pictou, dont je prise si hautement l'amitié; mais après tout, comment pouvons-nous régler ces questions?

L'ancien Gouvernement a étudié ce projet pendant nombre d'années, sans jamais prendre de décision à cet égard; or, maintenant que nous avons chargé une commission de faire enquête sur ce projet, afin de s'assurer s'il est susceptible de réalisation, les honorables députés sont d'une telle impatience qu'à leurs yeux cette commission est absolument inutile; ils veulent que nous prenions une décision, avant que la commission nous ait soumis son rapport. Agir ainsi serait se rendre ridicule; et si vif que soit mon désir de me rendre agréable au député de Rouville, je dois lui déclarer que nous ne prendrons pas de décision au sujet du projet de canalisation de la baie Georgienne avant que la commission ait présenté son rapport.

M. DEVLIN: Je suis bien aise que le député de Rouville ait saisi la Chambre de cette question. Le canal de la baie Georgienne, je le sais, figure au budget du ministre des Travaux publics; mais, dans son ensemble, ce projet a toujours eu une étroi-

te connexité avec le canal Welland, et presque invariablement quand le débat a roulé sur le canal Welland, le canal de la baie Georgienne est aussi venu sur le tapis. J'ai prêté une oreille attentive aux observations du ministre des Postes. Ses vues ne synchronisent pas parfaitement avec celles du ministre des Travaux publics, si j'ai bien saisi la portée de ses déclarations devant la délégation l'autre jour. Il n'a nullement dit que le Gouvernement attendrait que la commission eût présenté son rapport pour prendre une décision. Il a dit à la délégation qu'elle devrait attendre le retour du premier ministre et qu'alors il lui soumettrait la requête de la délégation. Le premier ministre est de retour de la Virginie, on sait, et sans doute le ministre lui a soumis la requête de la délégation. Le premier ministre se trouve maintenant dans l'enceinte de cet édifice et l'on pourrait l'inviter à se rendre dans la salle de nos délibérations pour dire à la députation si le canal de la baie Georgienne sera construit. Cet après-midi, le ministre des Postes nous a dit que, vu l'absence des ministres représentant la région de Montréal, la construction du canal de la baie Georgienne est chose impossible. La chose ne saurait faire doute, c'est bien là ce qu'il a dit.

M. PELLETIER: Je regrette de ne pouvoir mieux m'exprimer en anglais.

M. DEVLIN: Le député de Rouville (M. Lemieux) a demandé au Gouvernement de donner une réponse catégorique à la question de savoir si, oui ou non, il a l'intention de construire le canal de la baie Georgienne, et le ministre des Postes a répondu que le député de Rouville ne saurait à bon droit soulever cette question cet après-midi et exiger une réponse du Gouvernement.

Puis se rappelant que le ministre des Travaux publics avait dit: "Attendez que le premier ministre soit de retour de la Virginie", le ministre des Postes a ajouté: "on ne saurait à bon droit s'attendre à une réponse du Gouvernement puisque les ministres de la région de Montréal sont absents."

M. PELLETIER: L'honorable député n'a pas le droit de m'attribuer la paternité de paroles que je n'ai pas prononcées. Je manie peut-être si imparfaitement la langue anglaise que . . .

M. DEVLIN: Au contraire, vous la maniez parfaitement.

M. PELLETIER: J'ai dit que le député de Rouville ne saurait loyalement soulever pareille question en l'absence des ministres. J'ai ajouté que la question du canal de la baie Georgienne est du ressort du ministre des Travaux publics et qu'on ne saurait la discuter en son absence. Mes paroles ne comportent nullement le sens que leur attribue le député de Wright (M. Devlin).

M. DEVLIN: Que le ministre des Travaux publics soit absent ou non, la construction du canal de la baie Georgienne est une question d'importance nationale, non pas une question politique, et le Gouvernement doit toujours être en mesure de nous faire connaître ses vues à cet égard, jamais l'ancien Gouvernement n'a hésité à le faire. Lorsqu'il était premier ministre, le chef de l'opposition a déclaré ici même, à mainte reprise, que le canal de la baie Georgienne serait construit. Presque tous ses collègues du cabinet se sont également prononcés dans le même sens, ici même, en réponse aux questions posées par des députés de droite et de gauche. Cet après-midi le député de Rouville nous a dit que la députation qui s'est rendue ici, il y a quelque temps, n'avait guère goûté la réponse donnée par le ministre des Travaux publics, et il a demandé au Gouvernement de répondre catégoriquement à ces questions; le Gouvernement a-t-il l'intention de construire le canal de la baie Georgienne ou a-t-il l'intention de ne pas le construire?

Voilà près de dix ans que je détiens mon mandat électif dans cette Chambre et je sais parfaitement ce qu'a fait l'ancien Gouvernement relativement à ce canal, et je sais également ce que n'a pas fait le Gouvernement actuel. L'ancien Gouvernement a fait préparer un rapport fort volumineux par les ingénieurs du département des Travaux publics. Il suffit de lire ce rapport pour en saisir toute l'ampleur; non seulement il prouve que la construction de ce canal est un projet susceptible de réalisation, au point de vue des travaux de l'ingénieur; mais il donne assez de renseignement pour prouver qu'il est réalisable au point de vue commercial. Il y a en outre le rapport du comité spécial nommé par le Sénat, il y a quelques années, où figurent les témoignages de quelques personnages éminents dans le monde des affaires et des chemins de fer du Canada qui tous affirment que le projet est réalisable commercialement. En présence de pareils témoignages, le Gouvernement devrait être en posture de prendre une décision. Il devrait être en mesure de dire si, oui ou non, le canal sera construit. Je n'ai pris la parole que pour corroborer les obser-

vations du député de Rouville et demander au Gouvernement de nous dire nettement si, oui ou non, il veut construire ce canal.

M. PELLETIER: Au lieu des éloquentes paroles tombées des lèvres du député de Rouville et du député de Wright, une résolution sur la question rédigée et présentée par eux à cette Chambre aurait eu de plus agréables résultats pour eux.

M. DEVLIN: On a souvent rédigé des résolutions dont on a saisi la Chambre. La session dernière, j'en ai moi-même rédigé une que j'ai présentée à cette Chambre, en me basant précisément sur les paroles du premier ministre actuel. Au sujet de la question du commerce, le premier ministre avait dit:

> Notre objectif est d'acheminer le commerce canadien par des voies canadiennes, et de continuer, autant que faire se peut, le système consistant à orienter ce commerce à l'est et à l'ouest.

Tous ceux qui connaissent notre réseau de canaux savent que le creusement du canal Welland aurait pour effet de diriger le commerce au nord et au sud, au lieu de l'orienter vers l'est et l'ouest.

M. ARTHURS (Parry-Sound): Le député de Rouville (M. Lemieux) a dit: Pourquoi toujours berner le public?

Il a dit aussi qu'on avait déjà fait cinquante rapports sur le projet du canal de la baie Georgienne. Je pourrais répondre que chacun de ces rapports s'est trouvé pendant des années à la disposition du Gouvernement précédent. Je veux seulement signaler quelques-unes des erreurs contenues dans le discours de l'honorable député de Rouville. Par exemple, il cite le nom de sir William Van Horne, le président du Pacifique-Canadien, qui a dit que ce canal était une bonne entreprise au point de vue commercial.

L'opinion de sir William Van Horne est contenue dans un rapport adressé au Gouvernement précédent en 1907, rapport très complet comme l'a bien dit l'honorable député de Wright et qui donne une description très élaborée de la partie concernant la construction du canal. Le Gouvernement précédent a eu tous ces renseignements à sa disposition de 1906 à 1911, mais il n'a absolument rien fait.

L'honorable député de Wright a dit que le Gouvernement libéral était absolument favorable à la construction du canal. J'ai siégé ici depuis quatre ou cinq ans, mais je n'ai jamais entendu le Gouvernement précédent faire cette déclaration. J'ai entendu pourtant le très honorable leader de l'opposition déclarer à la fois ici et à North-Bay que lui personnellement était en faveur du canal de la baie Georgienne, mais durant la période où j'ai eu l'honneur de siéger dans la Chambre, je n'ai jamais entendu le Gouvernement prendre un engagement en faveur de ce projet. Feu l'honorable M. Tarte était très partisan de la construction de ce canal et j'ai aussi entendu plusieurs fois l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) déclarer qu'il était favorable au projet. Je l'ai entendu faire cette déclaration lors d'une élection partielle à Renfrew-sud et c'était un des articles principaux de son programme. Le Gouvernement a parfaitement raison de nommer cette commission, bien que je sois un des députés de la Chambre qui favorisent avant tout, par dessus tout, et toujours l'achèvement de cette entreprise. Nous avons eu des cas qui justifient complètement la nomination de cette commission, par exemple, la construction du Grand-Tronc-Pacifique, une œuvre qui comportait une dépense de plusieurs millions de dollars. Je ne veux pas citer de chiffres parce que nos honorables adversaires pourraient les discuter, mais en tous cas, les chiffres donnés dans le projet de 1904, ne sont pas ceux qui sont donnés aujourd'hui au public.

Cette différence est le résultat direct du fait que le Gouvernement s'est lancé dans cette entreprise sans savoir où il allait, et je suis d'avis que le Gouvernement a bien agi en créant cette commission. Mon opinion personnelle est que le rapport de la la commmission conclura en faveur de la construction du canal.

Le ministre des Travaux publics (M. Rogers), qui n'est pas présent aujourd'hui, a eu raison de dire que rien n'empêcherait cette commission, si son rapport devait être retardé pour quelque motif, de se rendre sur les lieux et de faire rapport sur une extrémité du canal ou sur les deux, c'est-à-dire que l'on pourrait construire le canal de Montréal à Ottawa ou Pembroke et l'autre extrémité à la rivière des Français. Un simple profane qui a examiné le projet doit reconnaître qu'il est réalisable. L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a été mal inspiré quand il a déclaré que le Gouvernement n'avait rien fait pour pousser à la construction de ce canal ou quand il a laissé entendre que le Gouvernement précédent, muni de ses cinquante rapports, avait fait plus, pendant

seize ans d'administration, que le Gouvernement actuel depuis un an ou deux.

M. GRAHAM: Mon honorable ami le directeur général de Postes (M. Pelletier) a paru quelque peu ennuyé parce que le canal de la baie Georgienne avait été mentionné. Dans l'esprit de quelques personnes, vous ne pouvez pas séparer les deux projets. Il y en a qui sont en faveur de l'un d'eux et qui se croient obligés d'être contraires à l'autre. Je n'appartiens pas à cette catégorie, mais néanmoins, en discutant le canal de la baie Georgienne il est parfaitement régulier de discuter le canal Welland ou *vice versa*. Bien que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) ne soit pas présent et que le canal de la baie Georgienne relève de son département, le Gouvernement ne pouvait pas faire autrement que de s'attendre, en demandant un crédit pour le canal Welland, à ce que le canal de la baie Georgienne soit discuté en même temps. Si le Gouvernement n'est pas en état de nous donner un renseignement sur le canal de la baie Georgienne, ce n'est pas notre faute. Nous devons user de nos droits et en parler en même temps que du canal Welland. Mon honorable ami qui vient de prendre la parole (M. Arthurs) a dit que le Gouvernement précédent n'avait jamais pris d'engagement à propos du projet de canal de la baie Georgienne.

Comme j'ai été membre du Gouvernement d'alors, je crois pouvoir dire que l'honorable député a fait erreur. Si le premier ministre lui-même s'est engagé envers ce projet et l'a déclaré publiquement, si le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'y est engagé également, lorsqu'une partie de la construction relève de son département et si le ministre des Travaux publics s'y est engagé aussi, j'imagine que cela engage le Gouvernement. Si le directeur général des Postes, par exemple, se levait ici et disait: Je suis en faveur de quelque amélioration dans le service des Postes et s'il donnait les grandes lignes du projet . . .

M. ARTHURS: C'est une chose différente.

M. GRAHAM: Non, pas en principe; l'un est sur la terre ferme et l'autre est sur l'eau—c'est la seule différence—s'il donnait les grandes lignes d'un projet en disant qu'il y est favorable et si le premier ministre disait aussi qu'il le favorise, le pays pourrait dire que le Gouvernement est favorable au projet.

Il y a eu un motif, sous le précédent ministère, pour ne pas procéder immédiatement à la construction du canal de la baie Georgienne. Le Gouvernement a commencé par les préliminaires et a dépensé des centaines de milliers de dollars pour obtenir un rapport entier et complet sur la possibilité d'exécuter le projet au point de vue du génie civil. Comme appendice se trouvait aussi un rapport de sir William Van Horne sur le succès de l'entreprise au point de vue commercial. Le Gouvernement a pris ces mesures préliminaires. Vous pouvez alors demander: Pourquoi le Gouvernement précédent, après avoir tant fait, ne s'est-il pas lancé dans la construction? La raison a été donnée par mon honorable ami lui-même. Le Gouvernement avait engagé le pays dans une dépense de plusieurs millions de dollars pour le Transcontinental et cet argent se dépensait en ce moment. Le premier ministre de l'époque a donné la raison, plusieurs fois, ainsi que le ministre des Finances, pour expliquer comment il se faisait que cette entreprise ne s'exécutait pas immédiatement, et cette raison était que jusqu'à l'achèvement du Transcontinental ils ne croyaient pas sage de se lancer dans l'exécution de cet autre vaste projet qui comportait une dépense de millions beaucoup plus nombreux encore. Le pays a reçu très souvent l'assurance qu'aussitôt l'achèvement en vue du Trancontinental, l'autre projet serait mis à exécution. Le pays a parfaitement compris le raisonnement du Gouvernement précédent sur ces deux projets et je pense aujourd'hui comme je pensais alors.

M. ARTHURS: L'honorable député parle-t-il au nom de l'opposition?

M. GRAHAM: Si le directeur général des Postes n'a pas pu parler au nom du Gouvernement dont il est un des membres, on ne doit pas s'attendre à ce que je parle pour l'opposition entière dans les rangs de laquelle je combats en simple soldat.

Je parle en mon nom personnel, je fais connaître l'attitude que j'ai prise comme membre du cabinet précédent et je dis que le Gouvernement s'était engagé à prendre cette position, par la déclaration du premier ministre. Ces deux grands projets du canal Welland et du canal de la baie Georgienne n'entrent pas en conflit. J'ai toujours été en faveur de la construction du canal Welland. Je vois que j'ai été critiqué par le grand organe conservateur à Ottawa, parce que je ne me suis pas opposé à la dépense pour le canal Welland. Je me demande comment on peut en venir à pareille

opinion en face des déclarations que j'ai faites partout dans le pays à cet égard. J'ai toujours favorisé la construction immédiate du canal Welland et le premier crédit voté à ce sujet par la Chambre l'a été à ma demande. Les levés et les études préliminaires doivent être exécutés, pour tous ces projets, avant de pouvoir passer à l'excavation et à la construction. Jamais je n'ai été d'opinion que l'élargissement du canal Welland ou la construction d'un nouveau canal Welland auraient, comme on l'a cru, une tendance à diriger notre trafic sur les Etats-Unis. Je ne crois pas cela. Comme simple membre de la Chambre, j'ai discuté cette grande question du trafic entre l'Est et l'Ouest, entre les Grands lacs et la ville de Montréal et l'Europe. Sans doute nous avons à lutter contre beaucoup d'obstacles. D'abord, nous devons combattre les compagnies qui ont pris comme ports d'attache New-York, Boston et Portland par suite de nos tarifs d'assurance dans le Saint-Laurent. Les compagnies d'assurances sont trop exigeantes pour notre route canadienne, nous devrions avoir des tarifs meilleurs. Le Gouvernement devrait s'émouvoir et établir, ou faire établir quelque nouveau système d'assurances pour que les ports canadiens ne soient pas traités comme ils l'ont été par ces compagnies d'assurances. On a dépensé un grand nombre de millions de dollars sur la route du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, et elle est beaucoup plus sûre que voudraient nous le faire croire ces compagnies d'assurances. Il faudrait dépenser encore des millions pour cette route.

Puis nous avons nos canaux du Saint-Laurent. En discutant la question des tarifs de fret des Grands lacs à Montréal, une ou deux des personnes les mieux renseignées à ce sujet m'ont communiqué leurs opinions plusieurs fois. Ces messieurs ont prétendu que les tarifs de fret appliqués aujourd'hui pourraient être de beaucoup diminués par l'élargissement du canal Welland ou la construction d'un nouveau canal Welland, en creusant le chenal à quelques endroits, jusqu'à Kingston, Brockville et Prescott et en ayant des canaux profonds de 14 pieds seulement de là à Montréal.

Ces expéditeurs prétendent que le grain rendu dans un de ces trois ports, à la fin de la navigation des lacs, peut être amené à Montréal et transbordé à bord des navires transatlantiques à plus bas prix que si les canaux étaient élargis pour livrer passage à de plus grands navires.

Je donne cette opinion pour ce qu'elle vaut, car je ne suis pas un expert, mais les gens du métier qui ont une grande expérience ont fait le calcul minutieux du coût du transport entre les différents points. Je leur ai souvent demandé si cela n'aurait pas pour effet de détourner vers les ports américains le blé expédié par la voie du canal Welland. Tous ont été unanimes à dire que cela n'était pas à craindre et que les prix, par cette voie, seraient tellement bas que les Américains ne pourraient jamais rien imaginer pour amener à New-York, Boston ou Portland, le grain des ports des lacs du Saint-Laurent.

On parle beaucoup du canal Erié, dans l'état de New-York, sur lequel on dépense actuellement $100,000,000, mais quand on lui aura donné la plus grande profondeur possible, il ne pourra pas admettre de navires d'un tirant plus considérable que ceux qui naviguent actuellement sur nos canaux du Saint-Laurent.

M. J. D. REID: Il aura 12 pieds et les nôtres ont 14 pieds.

M. GRAHAM: Oui. Un des ingénieurs m'a dit qu'ils espéraient atteindre 14 pieds, mais autant que j'ai pu voir, les plans ne prévoient qu'une profondeur de 12 pieds. Nos voisins ne pourront pas, avec un canal de 12 pieds, transporter le grain sur un plus long parcours à plus bas prix que nous, avec des canaux de 14 pieds, entre Prescott et Montréal. Quant au transport par chemins de fer, il serait encore plus coûteux.

Il va sans dire que le port de Montréal devra être mieux outillé qu'il ne l'est à présent. On y a déjà fait beaucoup de travaux, mais les propriétaires de navires prétendent qu'ils pourraient faire plus de voyages, pendant la saison, si leurs cargaisons étaient transbordées avec plus de rapidité. Il faut à tout prix augmenter les facilités dans le port de Montréal. Il y aura aussi des dépenses à faire pour rendre le chenal du Saint-Laurent, à l'est de Montréal, plus sûr. Avec l'abaissement des primes d'assurance sur le trafic maritime et l'élargissement du canal Welland, nous serons en meilleure position pour lutter contre les routes américaines, pour le trafic de l'Ouest, d'ici à quelques années. Tous ces travaux ne visent que les besoins immédiats. Si nous tenons compte de l'énorme quantité de produits que nous pouvons attendre de l'Ouest et du trafic qui en découlera nécessairement, entre l'Est et l'Ouest, même avec

l'agrandissement du canal Welland et les améliorations que je viens de mentionner, nos moyens de transport par eau seront bientôt insuffisants et il nous faudra trouver d'autres débouchés. Mon opinion qui est aussi, je crois, celle du Gouvernement, c'est que cet autre débouché devra être le canal de la baie Georgienne. Mais tout en nous préparant à mettre ce grand projet à exécution, nous ne devons pas hésiter à approfondir le canal Welland le plus rapidement possible, doter le port de Montréal de l'outillage le plus perfectionné, rendre la navigation à l'est de Montréal plus sûre et obtenir un abaissement dans les taux d'assurance. Quand cela sera fait, nous pourrons nous mettre à l'œuvre et creuser le canal de la baie Georgienne. Nous avons besoin du canal Welland dès à présent et il nous faut avoir le canal de la baie Georgienne le plus tôt possible.

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

Reprise de la séance.

M. BURNHAM: Au moment où la séance a été suspendue, l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux entretenait la Chambre du percement du canal de la baie Georgienne. Il suffit d'étudier attentivement la question du transport pour se convaincre que les canaux, comme moyen de transport direct, ont perdu depuis longtemps toute leur utilité. Le moyen le plus sûr et le plus facile pour transporter d'énormes quantités de marchandises, c'est à l'aide de ballons dirigés par des monoplans, des hydroplans ou des biplans. Des centaines de tonnes de blé peuvent être transportées à d'énormes distances et à une très grande vitesse, à très bas prix, au moyen de ballons.

Je n'ai aucun doute que ceux qui réclament la construction du canal de la baie Georgienne n'ont d'autre motif que le bien du pays. Mais si nous constatons que les citoyens de l'extrême Ouest ne veulent pas du canal, que les citoyens du centre ouest n'en veulent pas, que les citoyens des Provinces maritimes n'en veulent pas...

M. CARVELL: Qui a dit cela?

M. BURNHAM: Je le dis. Vous pourrez maintenir le contraire quand vous aurez la parole.

M. MACDONALD: Vous n'avez pas qualité pour parler au nom des Provinces maritimes.

[M. Graham.]

M. BURNHAM: Je me base sur des opinions que j'ai entendu exprimer en différentes circonstances.

M. MACDONALD: Vous êtes dans l'erreur.

M. CARVELL: Laissez les Provinces maritimes de côté.

M. BURNHAM: Je maintiens que le population des Provinces maritimes ne désire pas la construction du canal de la baie Georgienne.

M. MACDONALD: Prouvez-le.

M. BURNHAM: Je ne suis pas tenu de le prouver et c'est d'ailleurs une chose qui ne se prouve pas. Il n'est pas possible non plus de donner la preuve du contraire. Je ne fais que répéter les opinions que j'ai entendu exprimer. Mes honorables amis peuvent être certains, cependant, que je n'attache pas une importance excessive à ces opinions qui nous viennent des Provinces maritimes.

J'ai souvent lu et j'ai souvent entendu dire que le centre ouest est d'avis que le canal de la baie Georgienne ne lui sera d'aucune utilité. L'Ouest croit que le remède à ces maux, c'est l'abolition des droits sur le blé, parce que c'est chez nos voisins du sud que les cultivateurs de l'Ouest désirent écouler leurs produits. Dans ces conditions, le canal de la baie Georgienne leur serait complètement inutile. Quant au trafic local, il n'est pas assez important pour en tenir compte. Le canal ne serait certainement pas construit s'il ne devait servir qu'au trafic local.

Après cette courte introduction, permettez-moi d'annoncer à la Chambre qu'il se forme actuellement une compagnie pour le transport des denrées alimentaires, entre l'Ouest et Québec, à des prix auxquels on n'oserait même pas songer avec les autres moyens de transport. Ce trafic se fera par ballons dirigeables ou, autrement dit, par des navires aériens. Ceux qui se moquent de tout ce qu'ils entendent, comme le fait l'opposition en ce moment, me rappellent Noé qui invitait les gens à entrer dans son arche et qui ne pouvait se faire prendre au sérieux. En ce moment, je me compare à Noé et je parle très sérieusement. Je sais parfaitement que mon projet sera mal accueilli par plusieurs membres de la gauche et plus particulièrement par les représentants de Montréal qui rejettent tout ce qui peut nuire à leur ville et retarder leur projet favori.

Le canal de la baie Georgienne coûtera deux, trois ou quatre cents millions de dollars. Avec la deux-centième partie du prix de ce canal, qui sera fermé par les glaces pendant huit mois de l'année et qui exigera des dépenses dont le coût effrayera les contribuables, nous sommes prêts à établir une ligne de navires aériens qui transportera de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est d'énormes cargaisons avec une extrême rapidité. Ces ballons dirigeables peuvent prendre toutes les directions et nous n'aurons pas à nous chicaner sur la qualité des travaux, sur la difficulté des pentes, sur la solidité des viaducs, Il est maintenant démontré que ces ballons dirigeables peuvent lutter contre un vent de 60 milles à l'heure.

Je trouve étrange que les membres de l'opposition, qui se donnent comme d'ardents pacifistes, se résignent à laisser ces nouveaux moyens de transport aux mains des hommes de guerre. Peu leur importe que la paix ait ses victoires tout aussi retentissante que la guerre. Il ne leur est jamais venu à l'idée de faire servir les dirigeables au transport des marchandises, pour le plus grand bien des cultivateurs dont le sort paraît tant les intéresser.

On a découvert récemment un gaz dix fois moins dense que l'hydrogène dont on s'est servi jusqu'à présent, pour gonfler les ballons. On peut produire ce gaz à très bas prix et les frais d'exploitation d'une ligne comme celle dont je parle seraient très minimes. Il ne serait pas nécessaire de prendre une soie dispendieuse pour l'enveloppe du ballon. On pourrait se servir d'une étoffe moins coûteuse et je n'ai pas le moindre doute qu'avant vingt-cinq ans tout homme un peu entreprenant aura son dirigeable ou son monoplan. Sur le sol, on rencontre des obstacles de tous côtés et, sur la mer, qui est notre second moyen de transport, il y a les rochers, les icebergs, et les épaves. L'air est la seule voie libre qui nous reste. Les partisans du plus lourd que l'air et les partisans du plus léger que l'air ont fini par s'entendre et il est maintenant admis que les deux modes d'ascension peuvent concourir au même but. Le plus léger que l'air servira au transport des marchandises et le plus lourd que l'air imprimera la vitesse et la direction.

En combinant les deux découvertes, on assure parfaitement la fin des deux. Vous pouvez facilement vous figurer, monsieur l'Orateur, l'un de ces grands ballons dirigeables—et on en construit qui ont une longueur de 1,000 pieds—planant au-dessus d'un train à marchandises moderne ou de son équivalent, rempli de grain ou de tout autre produit. On lui joint l'avantage d'un procédé chimique, si l'on n'utilise pas, dans son cas, la légèreté de l'air; il est maintenu dans sa route par un moteur et il se déplace d'un point à l'autre de l'atmosphère avec une grâce qui fait envie. Voilà ce qui semble intéresser grandement les députés des Provinces maritimes. Il est certain que celui d'Halifax éviterait Saint-Jean et *vice versa*. Je puis compter sur leur appui si je me place sur ce terrain. Quoi qu'il en soit, je désire grandement appeler sur ce point l'attention des membres du Gouvernement.

Nous leur demandons d'étudier la possibilité d'exécuter le projet dont je donne maintenant les grandes lignes et qu'avant longtemps nous nous proposons de leur soumettre d'une façon pratique en tous points.

Tel que je l'ai dit, il n'est pas nécessaire de débattre, particulièrement devant une Chambre aussi intelligente que l'est celle-ci, la réalisation possible de ce projet, parce que tout le monde tombe d'accord pour proclamer que cette idée est réalisable. Il y a quelques années à peine, les gens se moquait du téléphone et de la téléphonie sans fil et n'avaient aucune idée de la possibilité de la télégraphie sans fil. On estimait que la télégraphie elle-même était impossible; il en fut ainsi jusqu'au jour ou l'on découvrit les ondes herziennes; mais assurément, aujourd'hui, il ne se rencontrera pas un homme, à moins qu'il ne fasse partie de la gauche en cette Chambre, pour dire que tout est impossible. J'admets que les membres de l'opposition s'étonnent de tout ce qui est nouveau—ils sont portés à s'émerveiller également de tout ce qui est vrai. Je tiens formellement à appeler l'attention du Gouvernement sur cette question, car j'ai en vue une fin tout à fait pratique: celle de m'assurer l'attention de ceux qui prônent un projet de la nature de celui qui se rattache à la construction du canal de la baie Georgienne et qui probablement se détourneront de ce projet d'intérêt général et national, maintenant qu'ils ont l'idée de quelque chose de moins dispendieux et dont l'utilité est certainement plus grande. La beauté de la chose, c'est que, s'il arrive un temps où le trafic n'est pas assez fort pour qu'on l'expédie par cette route, on peut le faire passer par une autre direction. Rien ne vaut pour nous autant que de nous tenir à la hauteur des circonstances et, à ce point de vue, ce service diffère de celui du chemin de fer Transcontinental national.

Si celui-ci ne suffit pas à la tâche, nous sommes perdus. Il nous faudra modifier toute notre politique commerciale et la rendre telle qu'elle convienne à ce chemin de fer. Cela me rappelle l'histoire de Thésée de la Grèce ancienne. Ainsi que vous le savez sans doute, monsieur le président, ce héros constata, un jour, que le lit dressé par son hôte était trop petit pour son corps de géant. Son hôte lui dit: Je vais vous couper les jambes et alors le lit ne sera pas trop petit! mais Thésée de répondre: Oh! non. Je préfère qu'on allonge le lit! C'est précisément ce que les gens font tous les jours. Ils s'appliquent à restreindre le sujet de leur préoccupation à leurs théories arrêtées, au lieu d'adapter leurs théories à l'objet de leur souci. Il va sans dire qu'il n'en est pas toujours ainsi. Ce n'est pas le cas du présent ministère. Je suis heureux de le dire, et, à cet égard, je félicite le Gouvernement.

M. MACDONALD: Les ministres sont-ils convenables?

M. BURNHAM: Oui; la raison de leurs succès, c'est qu'ils tiennent compte des conseils qu'on leur donne. Il est entendu, monsieur le président, que je me propose d'appeler l'attention du Gouvernement sur cette question.

M. GERMAN: Le ministre a dit qu'il ferait connaître plus tard l'effet de la construction du canal de Welland sur le niveau de la rivière de ce nom. Je n'ai pas de critique à faire. Je me rendrai avec plaisir à la décision des ingénieurs, parce que ces derniers connaissent ce qu'il convient de faire avant tout. Mais je crois qu'on devrait en arriver à une décision le plus tôt possible, et je suis porté à croire que les ingénieurs ont eu tout le temps voulu pour arrêter une solution.

M. LEMIEUX: Avant que le ministre ne réponde à mon honorable ami, je tiens à insister, durant quelques minutes encore, sur l'importance de cette question du canal de la baie Georgienne. Sur la question générale du transport, je puis dire que j'approuve les observations que mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) a faites, cet après-midi. Il a affirmé notamment que la construction du canal Welland ne nuirait pas à l'entreprise du canal de la baie Georgienne. A ce propos, je tiens à ajouter que, s'il est vrai que je ne partage pas toujours l'opinion que l'ancien représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) entretient sur certaines questions publiques, je puis confesser ouvertement que, dans le cas du canal de la baie Georgienne, je partage absolument les opinions qu'il a exprimées sur cet important problème, en plus d'une circonstance. On doit regretter que l'honorable représentant de Jacques-Cartier ne siège plus en cette Chambre, parce que en lui, j'en suis certain, mes honorables amis de la droite auraient trouvé un interprète convaincu des sentiments généralement exprimés, dans l'est et dans le centre du Canada, en faveur de cette vaste entreprise.

J'ai encore le regret de constater que les membres du cabinet qui représentent plus particulièrement les intérêts du district de Montréal ne sont pas ici pour se faire l'écho des sentiments des corps publics et du peuple de l'Est, en général, en faveur de cette importante entreprise. Il est vrai qu'un des ministres, le secrétaire d'Etat, a, l'autre jour, présenté au ministre des Travaux publics une députation considérable favorisant le canal de la baie Georgienne; cependant, l'honorable ministre n'a pas encore trouvé le temps d'exprimer son opinion personnelle et, si j'en juge d'après ce que je puis recueillir, à seule fin de me renseigner, j'ose dire qu'il appert au grand jour que, à l'égard de cette question, leurs collègues ne tiennent aucun compte du ministre du Revenu de l'intérieur ni du secrétaire d'Etat et qu'une fois encore on sacrifie les intérêts de Montréal.

Ce projet affecte considérablement toute la question du transport et toute celle de la production du blé, dans l'ouest du Canada. Le gouvernement de la Saskatchewan a nommé la commission des marchés du grain qui, je le disais, l'autre jour, a publié un rapport des plus intéressants sur cette question. On y trouve discutées d'une façon des plus intelligentes, certes, la question du transport et celle de la mise du grain sur le marché. Avec votre permission, je citerai quelques lignes de ce rapport; elles ont trait au transport par eau, en Europe, et du rôle que ce dernier joue dans le transport à bon marché du grain:

> La commission a constaté avec surprise la proportion en laquelle on se sert des cours d'eau naturels et artificiels, pour le transport du grain et des dérivés de ce dernier, dans le Royaume-Uni et sur le continent. Jamais on n'expédie par chemin de fer le plus fort volume du grain importé. Le port où aboutit un cours d'eau navigable ou un système de canaux ou les deux à la fois possède un avantage énorme sur ses concurrents qui dépendent surtout d'un chemin de fer pour le transport à l'intérieur des importations de cette nature.

Sur le continent, des ports tels ceux d'Anvers, de Rotterdam, d'Amsterdam et de Hambourg sont tous établis au confluent de systèmes considérables de cours d'eau intérieurs qui sont sillonnés de bâtiments employés aux transports des objets de consommation de qualité inférieure.

Un autre détail de ce rapport m'a impressionné. Nous avons toujours cru que les ports canadiens suffiraient au transport des produits du Canada à la mère patrie et à l'Europe généralement. Ce rapport contient des faits établis qui sont simplement terrifiants et qui devraient, il me semble, tirer le Gouvernement de sa torpeur. Qu'on me permette d'indiquer quelques chiffres qui montrent les pertes subies par les ports canadiens au bénéfice des ports des Etats-Unis:

On doit regretter qu'avec un cours d'eau aussi magnifique que l'est notre Saint-Laurent on soit obligé d'exporter le grain canadien par d'autres canaux qui par ceux du Canada. Toutefois, il y a une légère compensation dans le fait qu'une quantité considérable du grain des Etats-Unis est exportée par quelques ports canadiens, principalement par celui de Montréal. L'état suivant indique le volume du commerce d'exportation de ces deux débouchés:

Quantité de blé canadien exportée des ports des Etats-Unis au cours des années suivantes:

	Boisseaux.
1909	23,487,488
1910	27,129,471
1911	24,192,228
1912	55,507,853

Quantité de blé des Etats-Unis exportée des ports canadiens, au cours des années suivantes:

	Boisseaux.
1908	10,908,194
1909	12,761,605
1910	3,884,202
1911	1,623,172
1912	7,335,494

M. EDWARDS: La proportion des exportations des ports des Etats-Unis au total des exportations ne semblerait pas avoir augmenté, sauf dans le cas de l'année 1912.

M. LEMIEUX: En 1912, on a expédié par cette voie près du double de la quantité expédiée en 1910. Ces chiffres révèlent un état de choses alarmant; ils indiquent que les ports américains accaparent ainsi notre commerce, et je suis sincère lorsque je dis à mon honorable ami que le temps est venu pour le Gouvernement canadien de ne pas jongler plus longtemps avec cette question du canal de la baie Georgienne, si nous tenons à conserver à nos propres ports le commerce du Canada. Ce qui étonne encore plus, c'est de constater que les taux de transport des ports des Etats-Unis sont plus élevés que ne le sont ceux des ports canadiens, ce qui n'empêche pas qu'en dépit de tout cela nous laissons passer par les ports des Etats-Unis une quantité aussi considérable de notre commerce. Le temps de confier à l'étude d'une commission la construction du canal de la baie Georgienne est passé; le Gouvernement devrait décider cette question dans un sens ou dans l'autre.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention les observations des délégués qui se sont rendus auprès du ministre des Travaux publics pour l'entretenir de cette question.

Le discours de M. White (de Renfrew), un homme fort renseigné, un ami du parti conservateur, m'a particulièrement intéressé. Mais malheureusement la réponse faite par le ministre des Travaux publics a été si peu satisfaisante que la plupart des délégués sont retournés chez eux la tête basse. Ils sentaient qu'une fois de plus le Gouvernement ne voulait que lanterner avec cette question et non pas résoudre celle-ci. La question est des plus importantes; elle a atteint la phase aigüe, et lorsqu'on lit des statistiques comme celles que je viens de soumettre, il me semble que le Gouvernement devrait donner une réponse autre que celle que le directeur général des Postes a faite cet après-midi.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable représentant de Welland (M. German) désire savoir ce que le Gouvernement a décidé à l'égard du relèvement du niveau de la rivière Welland jusqu'au niveau du canal de ce nom. A ce que je comprends, si l'on relève le niveau de cette rivière, les habitants des villes et villages situés sur son parcours ne pourront plus en boire l'eau; or, c'est là leur seule source d'approvisionnement d'eau. D'autre part, on pourrait établir plus loin, en aval, un barrage sous lequel on ferait passer un acqueduc. Mais lors même qu'on relèverait le niveau de la rivière Welland, il existerait toujours un moyen de tourner la difficulté et d'obtenir l'eau nécessaire à des endroits tels que Thorold, Sainte-Catherine et Welland: il suffirait de poser un tuyau de conduite au niveau du lac Erié. L'ingénieur dirigeant, M. Weller, et l'ingénieur en chef sont saisis de la question et en font l'objet de l'étude la plus minutieuse. Nous ne comptons pas qu'ils fassent part de leur décision au Gouvernement avant d'être prêts à faire l'appel de soumissions. Ceci explique comment il se fait que le Gouvernement, ainsi que je disais cet après-midi, ne s'est pas encore occupé de la chose.

Comme il n'a pas encore été arrêté de décision, je ne saurais renseigner mon honorable ami sur les plans que l'on suivra. Je compte que d'ici à la clôture de la session je serai en mesure de lui fournir les renseignements précis qu'il désire obtenir et auxquels il a droit. Je crois m'être exprimé bien clairement, et je me plais à espérer que l'on trouvera mon explication satisfaisante.

M. GERMAN: Au lieu d'être claire, l'explication du ministre est au contraire très confuse. Je le répète, je m'abstiens de toute critique. Le problème, j'en conviens, est des plus graves; mais les ingénieurs s'en occupent depuis deux ans, et il me semble qu'ils auraient dû se trouver avant aujourd'hui en mesure de se prononcer. Ils devraient assurément en arriver à une décision avant la clôture de la présente session, car la question est grosse de conséquence pour Sainte-Catherine, Thorold, Welland et les autres villes qui prennent leur eau à la rivière.

M. LEMIEUX: Le ministre intérimaire m'a demandé quelle est la proportion du trafic provenant de Port-Arthur et de Fort-William qui s'achemine respectivement vers les ports du Canada et ceux des Etats-Unis. Page 40, je trouve un tableau montrant l'acheminement du grain expédié de ces deux endroits en 1910, 1911 et 1912. En 1910, il s'y en est expédié 78,381,035 boisseaux, dont 23,173,804 prenaient le chemin de Buffalo et des autres ports des Etats-Unis; en 1911, il s'y en expédiait, en tout, 95,182,011 boisseaux, dont 36,694,334 s'acheminaient vers les Etats-Unis, et, en 1912, un total de 135,545,940 boisseaux, dont 56,758,292 s'en allaient à Buffalo et aux autres ports américains.

M. REID: Pour ce qui est du volume total des exportations par nos propres ports, j'ai par devers moi un tableau indiquant le mouvement du grain tant au Canada qu'aux Etats-Unis. Sont données dans une colonne les quantités de blé et de farine exportées en tous pays, sauf les Etats-Unis. De 1896 à 1900, la moyenne fut de 15,772,000 par année; de 1901 à 1905, elle fut de 24,124,000; de 1906 à 1909, de 45,301,000, et en 1910 et 1911, de 60,134,000. L'honorable député peut voir par là qu'à Montréal et à Québec le volume des exportations s'accroît rapidement. Si, de longues années durant, il ne s'est exporté de Montréal et de Québec que relativement peu de blé durant l'été, cela tenait, je crois, à l'insuffisance des installations à Montréal. A venir jusqu'à il y a dix ans, on n'avait là que l'élévateur flottant. Le grain était tantôt transporté par barge de Kingston à Montréal, tantôt des steamers l'amenaient directement de Fort-William; mais il fallait attendre, emmagasiner le grain ou le transporter au moyen de l'élévateur flottant. Il s'ensuivait du retard qui amenait le paiement d'indemnités de surestarie et d'autres frais.

D'autre part, le grain transporté à Buffalo était déposé dans les élévateurs où on le gardait sans frais pendant quinze ou vingt jours. On trouvait là des barges pour le transporter par la voie des canaux jusqu'à New-York, dont le port était également pourvu d'installations complètes.

Plus tard, le Gouvernement fit ériger à Montréal un élévateur d'une capacité d'un milion de boisseaux, je crois. Peu de temps après, le Grand-Tronc en construisait un, et un peu plus tard, le Gouvernement en faisait ériger un autre d'une capacité d'environ 3,000,000 de boisseaux et faisait agrandir l'ancien. La capacité des élévateurs que nous avons aujourd'hui à Montréal est d'à peu près 8 ou 9,000,000 de boisseaux. C'est ce qui fait que les navires ne subissent plus de retard à Montréal. Le volume de l'exportation s'est très considérablement accru à Montréal, grâce à ces installations et aussi à ce qu'il en coûte beaucoup moins pour transporter le grain de Port-Arthur et de Fort-William à Montréal qu'à Buffalo. A l'heure qu'il est, les navires américains apportent le grain à Buffalo où les navires canadiens vont le prendre pour le transporter à Montréal. Les navires américains passant par Buffalo pour aller à New-York ne sont pas en mesure d'effectuer le transport à aussi bon marché que les navires canadiens partant de Fort-William et allant jusqu'à Montréal en passant par le canal Welland.

A l'instar de certains membres de la Chambre, je considère que cette seule raison suffirait, n'y en eût-il pas d'autre, à motiver l'approfondissement du canal Welland. Dans à peu près cinq ans on aura donné à ce canal la profondeur voulue, tandis que si l'on creusait le canal de la baie Georgienne, il s'écoulerait nécessairement un grand nombre d'années avant qu'on pût tirer plein parti de l'entreprise. Toutefois, il n'existe, j'en conviens, aucune raison valable de ne pas entreprendre aussi la construction de ce nouveau canal si

l'enquête démontre qu'il y aurait lieu de le faire.

Je considère la question du transport comme l'une des plus importantes de celles dont nous ayons à nous occuper. L'approfondissement du canal Welland est une entreprise qui se paiera d'elle-même en un très petit nombre d'années. Je me rappelle qu'à l'époque où j'étais député oppositionniste, je soutenais sans hésitation que le temps viendrait où l'on trouverait excellent, tant dans l'intérêt de la navigation que pour l'exploitation de la force hydraulique, d'établir en travers du Sasint-Laurent, entre Montréal et certain endroit à l'est de Prescott, des barrages propres à permettre pour ainsi dire aux plus grands transatlantiques de se rendre directement de Liverpool à Port-Arthur.

M. GRAHAM: Il faudrait pour cela endiguer le Sault, ce à quoi mon honorable ami est opposé

M. REID: Je n'ai pas d'objection à ce que le Sault soit endigué, pourvu que les travaux soient exécutés par le Gouvernement des deux pays. Je maintiens, cependant, que les cinq barrages devraient être sous la direction absolue des deux gouvernements. Trois se trouveraient entre le Canada et les Etats-Unis et deux exclusivement en territoire canadien. Si ce projet était mis à exécution, on obtiendrait une force de 2,000,000 de chevaux entre Prescott et Montréal.

Sir WILFRID LAURIER: Beaucoup plus tard.

M. REID: J'en conviens. Les dépenses seront sans doute très considérables, mais avec l'augmentation de la population, le projet se réalisera si le Gouvernement réserve ses droits. J'espère qu'il ne consentira jamais à céder de pareilles ressources à des particuliers. Les travaux ont été concédés sur quatre sections du canal Welland.

Sir WILFRID LAURIER: Sur quelle distance.

M. REID: Vingt-quatre milles.

Sir WILFRID LAURIER: Combien y a-t-il d'écluses?

M. REID: Il y en aura sept, quand le canal sera terminé, sans compter les portes auxiliaires. . . .

M. GERMAN: Il y aura dix écluses, en tout, puisqu'il y en a trois doubles

M. REID: Je sais, mais les navires ne franchissent que sept écluses et les portes auxiliaires. Les travaux sont concédés sur quatre sections et sur une autre plus petite.

M. GRAHAM: Ont-ils été passés à de sous entrepreneurs?

M. REID: Je l'ignore.

M. GRAHAM: Je le crois.

M. REID: Je n'en sais rien.

M. GRAHAM: Il y en a plusieurs.

M. REID: C'est possible; mon honorable ami est peut-être mieux renseigné que moi. Les travaux concédés représentent environ la moitié de l'entreprise.

Sir WILFRID LAURIER: Combien de millions coûteront ces quatre sections?

M. REID: Si je me rappelle bien, le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que le tout coûterait $50,000,000. L'ingénieur avait fixé le coût estimatif des quatre sections à $25,000,000, mais les prix demandés par les entrepreneurs s'élèvent à environ $20,000,000. Le coût estimatif de l'ingénieur excédait de $5,000,000 le prix demandé par les entrepreneurs.

Sir WILFRID LAURIER: Avez-vous songé à partager les travaux entre plusieurs petits entrepreneurs?

M. REID: Les 24 milles ont été partagés en neuf sections.

M. GRAHAM: Elles ne sont pas toutes d'égale longueur.

M. REID: Non; la première à 28 milles 10; la deuxième, 4 milles; la troisième, 2 milles; la cinquième, 2 milles ½.

M. GRAHAM: Je suppose que le ministre est maintenant en mesure de nous dire quelle réduction des taux de transport il compte obtenir par l'agrandissement de ce canal. Les navires à fort tirant transbordent actuellement leurs cargaisons à l'élévateur de Port-Colborne. Supposons que les plus grands navires puissent se rendre jusqu'à Prescott quand on aura donné au canal une profondeur de 22 pieds.

M. REID: De 25 pieds.

M. GRAHAM: De combien sera diminué le coût actuel du transport de chaque boisseau de grain entre Port-Arthur et Montréal? J'ai fait faire le calcul à diverses reprises, et l'on a constaté un écart considérable.

M. REID: J'ai aussi demandé le même renseignement à des expéditeurs qui me

disent qu'ils économiseront au moins 1 cent par boisseau.

Sur une cargaison de 300,000 minots, descendant à Prescott, cela donne environ $3,000. C'est ce que me disent les grands armateurs. D'autres personnes trouvent que cela coûte un peu moins, environ trois quarts de cent par minot. Sur 40,000,000, ou 50,000,000 ou 100,000,000 de minots cela représente une bonne somme en un an.

M. GRAHAM: J'ai eu beaucoup de chiffres de M. Richardson, un citoyen éminent de Kingston qui est en même temps un grand expéditeur. Je voudrais demander au ministre de nous donner son opinion sur l'affirmation qui a été souvent faite que l'approfondissement du canal Welland aurait pour effet de détourner le trafic au détriment des ports canadiens au lieu de leur profiter. Je n'ai jamais été bien convaincu que tel était le cas et je ne le suis pas encore. Mon honorable ami a aussi parlé du creusement du fleuve Saint-Laurent. En discutant du creusement du fleuve Saint-Laurent, nous abordons une question beaucoup plus importante que la moyenne des gens ne se l'imagine. J'ai toujours eu des doutes sérieux sur la possibilité d'approfondir davantage les canaux du Saint-Laurent sans un système de barrage dans le fleuve. Il est déjà assez difficile de garder assez d'eau pour assurer pendant toute la saison une profondeur de 14 pieds dans les canaux, et pour obtenir une plus grande profondeur, pour correspondre à 25 pieds dans le canal Welland, il deviendra nécessaire de construire un système de barrages qui élimineront presque tous les rapides, sinon tous. Je suppose que le ministère a étudié cet aspect de la question. Que pense le ministre du prix relatif du transport du grain par le canal Welland, creusé de nouveau, et les canaux du Saint-Laurent restant tels qu'ils sont aujourd'hui, le grain étant d'abord transporté juqu'à Prescott, Brockville ou Kingston et transbordé sur des barges qui peuvent le conduire à destination à très bas prix? On a prétendu que de cette manière le grain pouvait être transporté à plus bas prix que si les grands vaisseaux pouvaient descendre jusqu'à Montréal, à cause des retards qu'ils subiraient. On a prétendu que ces vaisseaux, au lieu d'attendre pour leur déchargement, pouvaient immédiatement retourner à la tête des lacs et revenir avec d'autres cargaisons, le nombre des voyages en une saison serait beaucoup plus grand, et le grain pourrait être transporté à aussi bas prix que si les canaux du Saint-Laurent étaient agrandis.

M. REID: Je crois, comme l'honorable député (M. Graham), qu'après que le grain a passé par le canal Welland, il n'y a plus de danger qu'il soit détourné de Montréal au profit d'Ogdensburg ou d'Oswego. Il y a quelques années, quand je faisais de l'expédition, je crois que le tarif entre Montréal et Kingston était de 1 cent et demi par minot sur les barges. Sur un avis de vingt-quatre heures, le grain de l'un ou l'autre de ces ports peut être rendu aux côtés du vaisseau dans le port de Montréal. Si le grain passe par Ogdensburg, il lui faut faire 400 milles pour atteindre New-York, et en comptant 1,000 minots par wagon, 1 cent et quart par minot, cela ne fait que 12 dollars et demi par wagon, pour une distance de 400 milles. En outre, il faudrait payer les frais d'élévateur, alors que pour l'expédition à Montréal, le chiffre donné comprend les frais d'élévateur. Si ce grain venait par le canal Welland et se rendait à Oswego, il faudrait le mettre à bord de très petites barges, et lui faire faire 400 milles par le lac Erié et la rivière Hudson jusqu'à New-York. Il serait impossible de le transporter à aussi bon marché que de Prescott ou Kingston à Montréal. Même en agrandissant le canal actuel, il faudrait encore creuser certaines parties du chenal dans le lac Saint-Louis et le lac Saint-François, et ce serait une dépense énorme. Un système de barrages garderait l'eau à une certaine hauteur, et nous pourrions avoir ainsi la profondeur désirée. Je crois comme l'honorable député (M. Graham) que si ces barrages n'arrêtaient pas les vaisseaux, ce serait une bonne chose, actuellement, de faire un barrage au rapide des Galops. Je comprends que la chose ne serait pas difficile, et comme ce barrage retiendrait les eaux, au lieu de les laisser s'élancer dans le rapide, des sommes énormes dépensées tous les ans pour le dragage seraient économisées.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis surpris et scandalisé d'entendre mon honorable ami (M. Reid) avancer l'idée de barrer le Saint-Laurent. Quand il était dans l'opposition, je l'ai souvent entendu nous raconter son désespoir en présence de la possibilité d'une telle entreprise par le gouvernement libéral d'alors.

Pendant des semaines et des mois, jour et nuit, il était sur le qui-vive, de crainte que le Gouvernement ne donnât son approbation à la proposition qu'il favorise maintenant.

Ses arguments de ce temps-là m'ont impressionné, et le Gouvernement n'a pas consenti à barrer le Saint-Laurent, et j'espère que le Gouvernement d'aujourd'hui n'y consentira pas. Toutes les raisons qu'il a données dans le temps contre le projet sont aussi bonnes aujourd'hui qu'elles l'étaient alors.

Aujourd'hui comme alors, la beauté du Saint-Laurent en souffrirait si un barrage était construit. Mieux que cela, il n'est pas nécessaire de barrer le Saint-Laurent si le seul but que nous poursuivons est d'empêcher notre trafic d'être détourné dans la direction de New-York, parce que la route de New-York ne peut rivaliser avec la route du Saint-Laurent. Pour ma part, tout comme mon honorable ami (M. Graham), je crois que nous avons besoin du canal de la baie Georgienne, mais que nous avons tout autant besoin du canal Welland. Je fonde de grandes espérances sur le canal Welland, parce qu'il établit la grande navigation de Port-Arthur à Kingston. Aujourd'hui les grands vaisseaux qui portent jusqu'à un quart de million de minots de grain se rend jusqu'à l'entrée du canal Welland où ils déchargent leur cargaison, mais quand nous aurons le nouveau canal Welland, un de ces grands vaisseaux pourra partir de Port-Arthur et se rendre jusqu'à Kinston où sa cargaison pourra être transbordée sur ces barges pour continuer jusqu'à Montréal. Le transport coûte très peu de Kingston jusqu'à Montréal, et la rivalité de Buffalo ou d'Oswego n'est pas à craindre. C'est là la justification de l'approfondissement du canal Welland et le plus tôt il sera fini, le mieux ce sera.

M. W. H. BENNETT: A entendre cette discussion, on pourrait croire que le port de Montréal est ouvert à la navigation pendant les mois d'hiver et qu'il y aura une procession continuelle de vaisseaux chargés de grain, depuis la tête des lacs jusqu'à Prescott ou Kingston, d'où les cargaisons seront transbordées pour être expédiées à Montréal.

C'est merveilleux d'entendre ces suppositions de concurrence auxquelles on se livre dans cette Chambre, au sujet de cette entreprise. Je désire faire observer que la majorité des armateurs du Canada sont effrayés à l'idée de creuser de nouveau le canal Welland. Le port de Montréal est invariablement fermé le 20 novembre, et c'est après cette date que commence la descente en masse du grain de l'Ouest. J'ai habité la ville de Midland pendant trente ans, et il passe par cette ville des quantités énormes de grain chaque année, de sorte que je connais le sujet que je traite. Sans aucun doute, ces honorables membres savent que même jusqu'au 15 décembre, quand le port de Montréal est fermé depuis longtemps, il s'expédie encore de Port-Arthur de grandes quantités de grain. L'idée des armateurs canadiens est que le creusage du canal Welland, que nous sommes tenus de faire maintenant, je crois, ruinera l'industrie canadienne du transport, parce que les immenses barges du trust de l'acier, qui ont été tout l'été en service pour le transport du minerai, se rendront à Port-Arthur, prendront des chargements de 400,000 ou 500,000 minots de grain, passeront par le canal Welland agrandi, et jetteront l'ancre à Oswego, le port de Montréal étant fermé, et au cours de l'hiver, grâce à des élévateurs très économiques, le grain sera expédié à New-York, pour prendre la route de l'Europe. Au cours de l'été on ne peut trouver autour de Montréal des vaisseaux en cueillette de cargaison, parce que c'est impossible. Une fois, j'ai vu un endroit appelé Point-Comfort, où est situé le port américain bien connu, Hampton-Roads. Chaque jour vous pouvez voir dans ce havre un grand nombre de vaisseaux britanniques se balançant sur leurs ancres, N'importe qui vous dira qu'ils sont là en attendant qu'un télégramme de New-York leur dise ou aller pour trouver une cargaison. Afin d'éviter les frais de quaiage à New-York, ils mouillent à Hampton-Roads, près à se rendre à New-York dès qu'il y aura de la cargaison. On établirait facilement à Oswego et Odgensburg des élévateurs à bon marché pour le déchargement de ces vaisseaux de 500,000 minots et le transbordement de ce grain sur des wagons pour New-York.

Le chargement le plus profitable pour les vaisseaux des lacs, c'est la première cargaison de charbon qui remonte les lacs au début de la saison de navigation. Après que ces vaisseaux ont été débarrassés de leur cargaison de grain, à l'automne, ils prennent un chargement de charbon et ils seront prêts à partir au printemps, prêts à partir les premiers sur les lacs au printemps. Il y a un an ou deux, on annonçait qu'un homme prononcerait un discours à Berlin, et c'est de là qu'est partie cette agitation pour le creusement du canal Welland, quoique cette localité y soit à peu près aussi intéressée que le serait le peuple de Tombouctou. Cet homme déclara qu'il était nécessaire pour le bien-être du Canada d'augmenter la profondeur du canal Welland. Son nom et ses initiales sont les

mêmes que ceux du gérant général d'une des plus grandes compagnies de transport du Canada. A mon déjeûner, à l'hôtel, j'avais lu ce discours. Un peu plus tard, je rencontrai cet homme dans la rue et je lui dis: Etes-vous en faveur du projet du canal Welland? Il me répondit: "Vous êtes la deuxième personne que je rencontre dans la rue King et qui me pose cette question. Non, ce n'est pas moi. Croyez-vous que comme armateur je serais assez insensé pour réclamer le creusement du canal Welland?" Tout de même on va le creuser. Pendant que nous faisions des suppositions sur la concurrence, les gens d'Oswego et d'Ogdensburg qui ont passé le stage des suppositions se sont mis à l'œuvre. Ils se préparent à la réalité, triste pour nous, et en certains endroits, les immeubles ont augmentés en valeur de 25 à 30 p. 100, pour l'unique raison que le Gouvernement canadien, en creusant le canal Welland, leur ouvre une porte sur les lacs.

Sir WILFRID LAURIER: Si le port de Montréal est fermé le 20 novembre, comment pourriez-vous transporter du grain d'Oswego à New-York après cette date?

M. BENNETT: La navigation sur le lac Ontario sera encore ouverte et les bateaux pourront descendre des lacs.

Sir WILFRID LAURIER: D'Oswego?

M. BENNETT: Au moyen d'élévateurs économiques qui recevront le grain de ces énormes vaisseaux qui portent 400,000 ou 500,000 boisseaux. Les vaisseaux capables de porter 500,000 boisseaux ne sont pas rares sur les lacs supérieurs. Ces élévateurs transporteront le grain sur les wagons de chemin de fer qui le porteront à New-York où le port est ouvert toute l'année.

M. EDWARDS: La navigation à Kingston est-elle plus fermée qu'à Oswego? Oubliez-vous mon petit village?

M. BENNETT: Le port de Kingston est ouvert en hiver. Comme le chemin de fer Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc passent à cet endroit, voici ce que l'on pourra faire si l'on veut—je parle des mois d'hiver. Les élévateurs transborderont le grain sur des vagons que le Grand-Tronc pourra diriger sur Portland. Comme la distance entre Kingston et Portland est plus longue qu'entre Oswego et New-York, cette dernière route sera naturellement préférée. Il y a quelques années j'ai rencontré un ingénieur qui dirigeait le creusement du canal Erié. Il ne savait pas que j'étais Canadien, et je lui dis: "Pourquoi ne pas agrandir le canal Welland suffisamment pour y faire passer les gros vaisseaux jusqu'à Oswego?" Il répondit: Vous ne saisissez pas la question. Le canal Welland appartient au Canada, et le peuple canadien ne sera jamais assez fou pour creuser ce canal au bénéfice des Américains. La demande pour agrandir le canal Welland est toute venue du côté américain. Le congrès des Etats-Unis s'est même déclaré disposé à payer la moitié du coût du creusement de ce canal; et si on avait insisté pour faire un bon marché avec eux ils y auraient consenti. Cependant les travaux sont en marche. Pour le moment nous ne pouvons faire que des suppositions, et lorsque le canal sera terminé nous verrons les résultats. En attendant, c'est le devoir du Gouvernement de faire tout son possible pour avoir plus d'élévateurs à Montréal, afin de pouvoir y envoyer autant de grain que possible à l'automne, et ensuite au moyen de brise-glace essayer de tenir le port de Montréal ouvert plus tard que le 20 ou 23 novembre.

M. EDWARDS: Je suis bien de l'avis de l'honorable député quant à l'à-propos d'avoir plus d'élévateurs à Montréal pour recevoir le grain, mais je ne m'accorde pas avec ces conclusions au sujet du mouvement probable du grain, si le canal Welland est creusé et agrandi, ainsi que nous voulons le faire. Je ne vois pas pourquoi les vaisseaux transportant 400,000 boisseaux de grain chargés à Port-Arthur pour le canal Welland iraient plutôt à Oswego qu'à Kingston, même en supposant que le port de Montréal serait fermé le 20 novembre. Je ne crois pas me tromper en disant que la navigation sur le lac Ontario sera ouverte aussi tard à Kingston qu'à Oswego, et je ne vois pas de raisons particulières pour qu'un vaisseau aille porter son chargement de grain aux chemins de fer qui vont à New-York, au lieu d'accoster près d'un élévateur à Kingston et décharger son grain dans les wagons qui vont à Saint-Jean. Je ne suis pas prêt, dans le moment, à dire quelle est exactement la différence, quant à la distance, entre Kingston et Saint-Jean *via* Montréal qu'entre Oswego et New-York, mais je ne crois pas qu'elle soit considérable.

M. REID: La route par Saint-Jean est plus courte.

M. EDWARDS: Quant aux prix du transport, le grain pourrait être expédié de Kingston ou Prescott par les chemins de fer canadiens au port de Saint-Jean à aussi bon marché que par chemins de fer améri-

cains au port de New-York. Si cela est vrai, nous devons alors certainement préférer voir passer le grain par Kingston ou Prescott et Saint-Jean, où le Gouvernement actuel comme les gouvernements précédents, ont dépensé beaucoup d'argent, plutôt que de le voir passer par les ports de New-York. Je crois que cela est admis de tout le monde. Je ne puis m'empêcher de me demander si mon honorable ami ne songeait pas à la ville de Midland, lorsqu'il a critiqué le creusement du canal Welland. Je crois l'avoir entendu parler d'un chemin de fer pour le grain entre Midland et Montréal.

M. W. H. BENNETT: Nous en avons déjà deux.

M. EDWARDS: Je crois que l'honorable député en demandait un troisième; je n'en suis pas certain. Si le canal Welland n'est pas creusé, le résultat sera, je suppose, de décharger le grain à Midland là où il serait transporté par chemin de fer jusqu'à Montréal. Je ne blâme pas mon honorable ami de désirer que le grain passe par sa ville. C'est là du patriotisme local que nous devons tous posséder plus ou moins. J'aimerais à voir creuser le canal Welland et transporter le grain par eau. . .

Une VOIX: Pour aider à Kingston.

M. EDWARDS: Oui, et incidemment au vieux comté historique de Frontenac. L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a cité des chiffres pris dans le rapport du marché aux grains. Je crois que ce rapport parle très favorablement du creusement du canal Welland et du transport du grain jusqu'au port de Kingston. J'ai lu le rapport avec soin, et je ne me rappelle pas y avoir vu aucune part que l'on craignait que le grain serait envoyé à Oswego et de là aux ports américains. Je crois que le creusement du canal Welland est une des meilleures décisions qui aient été prises; et je ne dis pas cela seulement parce que je crois que ce projet aidera à Kingston, mais parce que ce me semble être une chose raisonnable et logique. La nature nous a donné une voie de navigation par notre chaîne de lacs splendides. Si l'on transporte le grain directement sans rompre charge de Fort-William à Kingston ou Prescott, il pourra être transbordé dans des barges, peu coûteuses à construire, qui le descendront jusqu'à Montréal. Je constate que c'est là un des moyens qui diminuent les frais du transport des grains sur le lac Erié. On y transporte le grain dans des barges qui ne sont réellement que des boîtes. Elles ne sont pas faites pour résister à une grosse mer, et il est nécessaire qu'elles le soient. Ainsi donc, lorsque les grands vaisseaux à vapeur viendront à Kingston ou à Prescott, le grain pourra être transbordé de la même manière dans des barges qui seront simplement des boîtes flottantes capables de faire le voyage jusqu'à Montréal, bien qu'elles ne pourraient pas résister aux tempêtes sur les lacs. Comme elles coûtent peu cher de construction, elles aideront à diminuer le prix des transports. Je crois que c'est une bonne politique.

M. OLIVER: Il est si rare que j'aie la bonne fortune de m'accorder avec mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) que je suis heureux de saisir l'occasion de déclarer que je suis de son avis, lorsqu'elle m'est offerte. Mais dans la circonstance actuelle, je crains de ne pouvoir m'accorder en tout avec lui. Je crois comme lui que la route la meilleure et la plus profitable pour le grain de l'Ouest est celle suivie par les grands vaisseaux à vapeur jusqu'à Midland, et de là par chemin de fer jusqu'à Montréal.

M. SHARPE: Et que faites-vous du chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. OLIVER: Si mon honorable ami veut bien prendre patience, nous y arriverons. Il me semble que le vaisseau qui peut transporter la plus grande quantité de grain possible jusqu'à Midland, qui peut le charger et le décharger promptement, et revenir vite à son point de départ, pourra transporter plus de grain dans un temps donné qu'un vaisseau de capacité moindre et suivant une route plus longue, et comme il est important d'expédier à l'automne autant de grain que possible, je crois que c'est le moyen qui offre le plus d'avantages. Mais parce que c'est une route avantageuse il se s'ensuit pas qu'il n'en existe pas d'autre. Je ne m'accorde pas avec mon honorable ami lorsque, si je l'ai bien compris, il s'oppose à l'amélioration du canal Welland, parce que, ainsi qu'il le prétend, cela favorisera le transport du grain à New-York. Dans l'état de choses actuelles une trop grande proportion de notre grain de l'Ouest passe déjà par New-York, bien que le canal Welland ne soit pas agrandi encore. Je ne puis pas croire, ainsi que semble le penser l'honorable député, qu'il existe un complot savamment ourdi, ou une union d'efforts, entre le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada en faveur de la construc-

tion du canal Welland pour faire tort au port de Midland. Je lui rappellerai que, non pas le gouvernement des Etats-Unis, il est vrai, mais le gouvernement de l'état de New-York, dépense $200,000,000 pour agrandir le canal Erié, et cette dépense n'aura aucun effet sur le transport de grain par le canal Welland. C'est-à-dire que, si le canal Welland est agrandi, le grain descendra à Kingston ou à Oswego, et rendra dans cette mesure le canal Erié inutile.

Mon honorable ami de Lisgar (M. Sharpe) demande à être renseigné au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson. Vu la production actuelle du grain dans l'Ouest, et vu celle que nous devrions avoir dans un avenir prochain, il est absolument nécessaire que nous ayons tous les moyens de sortie possibles. Il y a déja plusieurs années qu'une personne qui fait grande autorité dans les questions de transports a déclaré que le Canada avait besoin d'agrandir ses issues; c'est-à-dire les moyens d'expédier le grain dans le moins de temps possible. De sorte que, si nous approuvons l'agrandissement du canal Welland, nous approuvons aussi la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson de même que les moyens qu'il faut prendre pour avoir accès aux minoteries au sud de la frontière.

Nous trouvons avantageux que le Transcontinental se rende jusqu'à l'océan Pacifique et aussi qu'il nous tienne en communication avec l'Atlantique en hiver. Je suis incapable de m'expliquer aussi exactement que je le souhaiterais. Je tiens, toutefois, qu'il soit bien compris que, sans ces différentes voies d'écoulement, le progrès que nous désirons serait impossible. Il nous les faut toutes, et aux conditions les plus favorables.

M. REID: Quant à l'expédition du grain par voie d'Ogdensburg, le canal Welland la favorisera durant toute la saison de navigation. La seule époque désavantageuse sera celle de l'automne, celle où les navires mouillent à Ogdensburg. C'est ce qu'à prétendu l'honorable député de Simcœ. Je crois, cependant, qu'il a tort de dire que le grain sera déchargé là. Il sera déchargé à Kingston ou à Prescott, comme l'a dit l'honorable député de Frontenac.

M. OLIVER: Plutôt à Prescott.

M. REID: Mais alors le Gouvernement devra voir à ce qu'il n'aille pas à Portland ni à d'autres ports des Etats-Unis. Kingston ou Prescott sont aussi loin de Saint-Jean ou d'Halifax que de New-York. Or, le Gouvernement ayant à sa disposition deux lignes, l'Intercolonial et le Grand-Tronc, qui se rendent à Saint-Jean et à Halifax, peut tenir les prix de transport aussi bas que ceux a raison desquels l'expédition se ferait depuis un port américain jusqu'à New-York, et par conséquent nous devrions être maîtres du transport. Jusqu'à présent, le blé est allé à Portland et à New-York parce que Saint-Jean et Halifax étaient dépourvus des commodités nécessaires à la manutention du grain en hiver. Halifax possède un petit élévateur. L'hiver dernier quelques steamers y sont venus et ont pris plus de 2 millions de minots de grain. Grâce aux améliorations faites depuis, l'expédition du grain a augmenté à Halifax de même qu'à Saint-Jean où le Pacifique-Canadien est à faire construire un grand élévateur. Il n'y a pas de doute que l'on tienne tous ces élévateurs occupés. Il est absolument nécessaire d'améliorer à Montréal, à Québec, à Saint-Jean et à Halifax, l'outillage nécessaire à la manutention de notre grain si nous voulons l'expédier par les ports canadiens.

Il n'est pas probable qu'il se rende de grands navires à Oswego. On peut faire trois voyages à Midland contre un à Oswego, et avec beaucoup plus de profit. Le grain passant par Oswego pour aller à New-York devrait franchir trente écluses et faire 340 milles par la voie des canaux au lieu de 175 s'il était expédié de Kingston à Montréal, et de 123 milles s'il était expédié de Prescott à Montréal. L'avantage de la route de Kingston pour ces grands navires, c'est qu'ils n'auraient que 13 milles à faire par voie des canaux entre Port-Arthur et Kingston.

M. W. H. BENNETT: Les navires ne passent-ils pas par la voie des canaux depuis Sarnia jusqu'à Détroit? Ils ralentissent leur marche sur tout ce parcours.

M. PARDEE: Pas du tout. Ils ne ralentissent leur marche qu'en passant dans le lac Sainte-Claire.

M. REID: La rivière n'ayant peut-être pas partout la même profondeur, ils peuvent être obligés de ralentir leur marche quelque peu; mais je n'ai jamais reconnu cette étendue d'eau comme faisant partie de la voie des canaux. Voyez ce qui est arrivé à Port-Colborne depuis le jour où l'ancien ministre des Travaux publics, feu l'honorable M. Tarte, conçut l'idée d'y faire construire un élévateur. L'année dernière, il est passé 20 millions de minots de grain dans cet élévateur d'une capacité d'un million de minots. Autrefois, tous les navires qui passaient par le canal Welland allaient chercher leur cargaison à Port-Arthur et s'en revenaient à Montréal. Aujourd'hui

le grain est apporté à Port-Colborne par de grands navires et transporté de là à Montréal par de petits navires circulant dans le canal Welland. Quand ce canal aura été agrandi, les grands navires pourront descendre jusqu'à Kingston et transborder leurs cargaisons dans les mêmes bateaux qui vont maintenant à Port-Colborne ou dans de grandes barges que l'on construira à cette fin.

Je ne crains pas, et pas un de ceux qui s'y connaissent ne craint que, le canal Welland une fois agrandi, Buffalo, Oswego, Ogdensburg ni aucune autre localité puissent nuire à l'expédition du grain vers Montréal. Quant à Ogdensburg, cette ville est de plusieurs milles plus loin de New-York que ne l'est Buffalo. Il n'est pas probable que les navires descendent par le canal Welland, le lac Ontario et le Saint-Laurent jusqu'à Ogdensburg pour y prendre des cargaisons de grain à destination de New-York.

M. GRAHAM: Qu'on l'y expédie par chemin de fer.

M. REID: Par chemin de fer, ce qui est absurde. Ogdensburg étant un centre de distribution du grain nécessaire aux petites minoteries de ce district comme l'est Kingston ou Prescott par rapport aux localités de l'intérieur, il peut y arriver un peu plus de grain.

M. GERMAN: Plusieurs des députés qui ont parlé de transport s'y connaissent assez peu. Le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux—qui succèdera peut-être au ministre actuel, bien que nous désirions retenir celui-ci à son poste—doit se rappeler que les navires qui transportent le grain de Port-Arthur, Duluth ou Buffalo à Port-Colborne tirent leur profit non de ce transport, mais du transport du charbon dont ils se font des cargaisons de retour pour les localités de l'Ouest. On a dit que l'agrandissement du canal Welland permettra aux navires américains de se rendre à Ogdensburg. Quelques-uns s'y rendront, mais ils devront revenir par le canal Welland, avec des cargaisons de charbon pour l'Ouest, tout comme les navires canadiens. Il n'y a donc pas de raison pour que le canal Welland leur soit plus avantageux qu'aux navires canadiens. A mon sens, la construction du canal Welland est un bienfait. Je voudrais que l'on creusât le Saint-Laurent, et sauf le respect que je dois aux opinions non conformes à la mienne, que l'on endiguât tous les rapides de ce fleuve afin de le rendre navigable.

C'est ce qui se fera plus tard, et le développement de l'énergie électrique compensera tout ce que cela aura coûté. Le problème qui consiste à conserver en même temps les beautés naturelles des parages où ces travaux doivent être exécutés n'existe plus ou n'existera bientôt plus. Quant au canal de la baie Georgienne, je me suis abstenu d'en parler jusqu'à présent pour ne pas être taxé de partialité en faveur du canal Welland. Mais je vais en dire quelques mots aujourd'hui. Ce canal est une impossibilité, au point de vue financier. La construction de ce canal, depuis Montréal jusqu'à la baie Georgienne, coûterait $200,000,000. L'intérêt de cette somme suffirait à payer le transport de tout le grain du Nord-Ouest d'ici à cent ans. Nous avons le Transcontinental. A raison de 4 cents par minot, depuis la baie d'Hudson jusqu'à Montréal, le transport de ce grain coûtera moins que l'intérêt des $200,000,000 nécessaires à la construction du canal de la baie Georgienne.

M. G. V. WHITE: L'honorable député s'oppose-t-il à la construction de ce canal simplement parce qu'elle coûterait trop cher?

M. GERMAN: Pas du tout. Abstraction faite de cette question, je défie l'honorable député de Renfrew-nord de faire admettre à un armateur ou à un expert qu'un navire portant une cargaison de 250,000 minots de blé va passer dans ce canal et y faire 400 milles à une vitesse maximum de 4 ou 5 milles à l'heure. C'est une impossibilité absolue. Aussi j'espère que les commissaires n'oublieront pas de se demander si un navire tirant 25 pieds et portant 250,000 minots de grain pourrait faire 400 milles dans un canal. Pas un navigateur ne répondrait dans l'affirmative. Il est impossible d'éviter les efforts du ressac, il se produit trop soudainement.

M. G. V. WHITE: N'y a-t-il pas des bateaux aussi chargés qui passent par le Saint-Laurent et les Grands lacs?

M. GERMAN: Pas encore, mais il y en aura bientôt. Le "Osler" porte 250,000 minots et il se rend à Port-Colborne. Quand le canal Welland sera terminé, les navires transporteront le grain à Prescott où on le transbordera pour l'envoyer à Montréal. Mon honorable ami le député de Renfrew-nord ne pense pas comme moi au sujet du canal de la baie Georgienne, je le sais bien; mais laissant les libéraux de côté, qu'il essaye de trouver parmi les conservateurs un seul navigateur qui contredise les assertions que je viens de faire. Je serais heu-

reux qu'on développât des forces motrices à l'aide des eaux de la rivière Ottawa. Mais cette question est absolument étrangère au débat actuel.

M. G. V. WHITE: Tenez-vous compte du caractère international des chutes d'eau du Saint-Laurent dont vous proposez la mise en valeur?

M. GERMAN: Ce n'est là qu'une question accessoire à celle du creusement du Saint-Laurent.

M. G. V. WHITE: Quelle proportion de ces chutes d'eau appartiendra aux Etats-Unis quand on en aura effectué l'établissement?

M. GERMAN: De Kingston à Cornwall une moitié appartient aux Etats-Unis, et le gouvernement de Washington ne demanderait pas mieux, j'en suis sûr, que de se joindre au Gouvernement canadien dans l'établissement de digues et d'écluses en vue de la génération de forces motrices. J'espère bien que le Canada ne consentira jamais à cela.

M. GERALD V. WHITE: Les Américains ne se feraient pas faute d'amener à eux la plus grande partie de ces forces.

M. GERMAN: Ils auraient dans tous les cas à compter avec moi. L'honorable député ne sera pas au pouvoir bien longtemps, non plus que ses amis. Quoi qu'il en soit de ce problème, la question des transports a, pour notre pays, une importance majeure. Nous avons dépensé des sommes considérables à l'établissement d'un chemin de fer transcontinental, et c'est notre devoir de mettre en valeur toutes nos ressources au mieux de nos intérêts, mais je doute fort que ce canal de la baie Georgienne favorise l'exploitation de ces ressources.

M. GERALD V. WHITE: Monsieur le président, je suis heureux d'apprendre de mon honorable ami (M. German) ce qu'il pense du canal de la baie Georgienne. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) nous disait tantôt—et je présume qu'il parlait à titre d'ex-ministre, comme aussi au nom de la gauche—quelle est leur attitude dans les circonstances. Il a dit: Nous sommes en faveur du chemin de fer de la baie d'Hudson, nous sommes en faveur du Transcontinental, nous sommes en faveur d'un approfondissement du canal Welland, mais j'observe qu'il se garde bien de dire que l'opposition est en faveur de l'établissement du canal de la baie Georgienne.

Certains membres de l'opposition ont affirmé que, si les libéraux étaient restés au pouvoir un peu plus longtemps, c'est à construire ce canal qu'ils se seraient maintenant employés. Par ce qu'ont dit ce soir plusieurs membres éminents de la gauche, y compris l'ancien ministre, il me semble bien que, s'ils étaient restés au pouvoir, le pays ne serait guère à la veille de voir se construire le canal de la baie Georgienne.

Mon honorable ami de Welland a fait part au comité de ses vues relativement à ce canal. Il déclare que plusieurs de ceux qui ont parlé sur la question des transports semblent, par ce qu'ils en ont dit, ne pas y connaître grand'chose. A mon tour, je déclarerai à mon honorable ami que, quelle que soit sa connaissance des transports en général, il est bien peu renseigné sur cette question du canal de la baie Georgienne. Je me ferais un véritable plaisir de l'emmener avec moi le long de la route que va suivre ce canal et, quand il aura vu cette superbe voie que l'on projette d'ouvrir à la navigation, avec les immenses ressources qu'elle fournit à la génération de forces motrices, et le reste, ses opinions relativement à cette entreprise subiront, je n'en doute pas, une sensible modification. Mon honorable ami parle de 400 milles de canal à construire; mais, s'il voulait bien se donner la peine de parcourir le rapport que ses amis ont présenté à la Chambre en 1908, il constaterait que, sur ces 400 milles de voie navigable, il n'y a que 28 milles de canalisation proprement dite et 60 milles de voie améliorée.

M. GERMAN: Quelle est, dans les lacs à franchir, la plus grande profondeur de l'eau?

M. WHITE: Il m'est impossible de répondre à cette question sur-le-champ; mais je me fais fort d'amener l'honorable député à de certaines régions de l'Outaouais où il aurait du mal à trouver le fond.

M. GERMAN: Pour les neuf dixièmes du parcours entre Montréal et North-Bay, vous n'avez pas une profondeur de 30 pieds.

M. WHITE: Dans l'état actuel?

M. GERMAN: Oui.

M. WHITE: C'est possible; mais qu'en est-il du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent? Mon honorable ami parle du point de transbordement porté à Kingston ou à Prescott au lieu de Port-Colborne. C'est là, à ce qu'il me semble, un propos absolument dépourvu de sens. Pourquoi les partisans du canal Welland et de ceux du Saint-Laurent inondent-ils le pays de brochures?

Dans une de celles que l'on a adressées à la députation, j'observe que l'on fait tout particulièrement cas d'un discours de M. le sénateur Townsend, des Etats-Unis, à l'association des entrepreneurs de transports des lacs, à Détroit, le 22 janvier 1914. J'aimerais à savoir pourquoi le sénateur Townsend ne serait pas en faveur de l'approfondissement du canal Welland. Je doute beaucoup de sa sincérité dans ce qu'il dit au cours de cette harangue, dont le résumé donné ici doit, je le suppose, être fidèle. Voici comment il s'exprime:

> Ce que j'ai dit jusqu'à présent servira de préface aux arguments que je vais présenter en faveur d'une amélioration des voies navigables et, en particulier, d'une prompte et intelligente amélioration de cette voie naturelle qui, depuis la tête des Grand lacs, nous porte jusqu'au golfe Saint-Laurent, une amélioration ayant pour objet de faciliter par des approfondissements aux vapeurs d'outre-mer la navigation entre les ports des lacs et les pays étrangers et, tout cela, au bénéfice des transports.

Il se peut que le sénateur Townsend soit en faveur d'une amélioration de cette route vers Oswego ou Ogdensburg, mais je doute fort qu'il tienne à un approfondissement du reste de la voie.

M. OLIVER: Dans le but de trouver l'ancien Gouvernement en faute relativement à ce canal de la baie Georgienne, mon honorable ami s'est quelque peu écarté de la question.

Pour preuve de ce qu'il avance, il se sert non pas de ce que j'ai dit, mais de ce que je n'ai pas dit. Rien, à mon sens, n'autorise mon honorable ami à tenir de semblables propos. Il n'ignore point que le Gouvernement précédent a fait faire une étude soigneuse du tracé de ce canal et qu'il a communiqué au public des renseignements propres à établir la possibilité de sa construction. Pour ce qui est de ce qu'a pu faire l'ancien Gouvernement, je ne suis pas prêt à le dire; mais mon honorable ami ne saurait avec raison l'accuser de ne pas s'être montré favorable à l'établissement de ce canal.

M. G. V. WHITE: Le rapport auquel mon honorable ami fait allusion a été, je crois, déposé sur le bureau de la Chambre au mois de janvier 1909, et c'est deux ans après, c'est-à-dire au mois de septembre 1911, que des élections ont eu lieu. Si les membres de la gauche étaient si fort en faveur de ce projet et si, comme le déclare mon honorable ami d'Edmonton, ils étaient convaincus de la possibilité de le construire, pourquoi ne l'ont-ils pas commencé?

M. OLIVER: Depuis que nos adversaires sont au pouvoir, ils ne se lassent pas de nous reprocher les lourdes tâches que nous avions entreprises. Je ne me souviens plus des propres expressions du ministre des Finances, mais à mainte reprise, il en a blâmé l'ancien Gouvernement. Je suis sûr que mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard, qui donne de si remarquables conseils au Gouvernement actuel, admettra lui-même que l'annonce d'un ouvrage dont les frais d'exécution ne sauraient être de moins de 200 millions, peut donner à réfléchir à n'importe quel gouvernement, et l'engager à peser toutes les circonstances de l'affaire avant de l'entreprendre.

M. GERALD V. WHITE: Mon honorable ami, évidemment, n'ajoute pas foi au rapport que ses propres amis ont présenté; ce rapport, en effet, établit que l'ouvrage devait coûter 100 millions.

M. GERMAN: Cent millions pour un canal de 14 pieds, et sans l'indemnisation pour dommages aux terres.

M. WHITE: Mais non; c'est à 22 pieds au-dessus du seuillet. Mon honorable ami évidemment a mal lu ce rapport.

M. GERMAN: Pour 14 pieds au-dessus du seuillet du heurtoir des portes d'écluses, et sans indemnisation pour dommages aux terres, c'était 100 millions que le canal devait coûter.

M. WHITE: Mon honorable ami se trompe entièrement.

M. MACDONALD: Certains membres de la droite semblent croire que les libéraux ont encore la direction des affaires du pays. Je ne m'étonne point de l'impatience que témoigne l'honorable député de Renfrew-nord (M. White) à l'endroit de mesures à prendre en vue d'une réalisation prochaine d'une entreprise que ses commettants désirent, mais il ne donne guère de force à sa cause en nous parlant de ce qu'a fait ou de ce que n'a pas fait un ministère disparu il y a deux ans et demi. Pour les habitants de Renfrew-nord, la question aujourd'hui n'est pas de savoir ce qu'a fait ou ce que n'a pas fait le Gouvernement libéral, mais ce que le Gouvernement actuel va faire. Mon honorable ami de Renfrew-nord (M. White) se rend compte sans doute de la pitoyable position où il se trouvera lorsque, se présentant devant ses électeurs au prochain scrutin, il leur dira qu'après avoir eu pendant quatre ans le pouvoir de construire ce canal, un minis-

tère auquel il donne son appui n'a absolument rien fait dans ce sens.

M. GERALD V. WHITE: Le Gouvernement actuel n'est au pouvoir que depuis trois courtes années, et le dernier l'a été quinze ans.

M. MACDONALD: Et chaque année est non moins longue ni moins courte qu'une autre, et il y a dans une année 365 jours maintenant comme alors, et mon honorable ami de Renfrew-nord n'échappera pas à sa responsabilité par des propos de cette sorte.

M. GERALD V. WHITE: Je fais tout ce qu'il m'est possible de faire.

M. MACDONALD: Combien d'années d'exercice du pouvoir l'honorable représentant de Renfrew-nord accorde-t-il au ministère actuel avant d'exiger qu'il se mette au creusement du canal de la baie Georgienne? N'a-t-il pas la haute main sur les finances du Dominion et n'est-ce pas à lui de décider si le canal de la baie Georgienne sera ou ne sera pas percé? Quelle raison peut-il invoquer pour excuser l'inaction du Gouvernement auquel il donne son appui?

M. BURNHAM: Nous allons venir en aide à la classe agricole.

M. MACDONALD: L'honorable député de Peterboro a lancé ce soir une théorie de haute envolée et des plus intéresantes, mais vendredi soir encore il gourmandait le Gouvernement en raison de son absolue impuissance.

M. BURNHAM: Pas du tout.

M. MACDONALD: L'arrivée aux affaires du Gouvernement actuel a été précédée d'un formidable coup de trompette du premier ministre proclamant tout ce qu'il ferait. Les libéraux, dit-il, ont failli à leur devoir, et d'une voix retentissante il prit le ciel à témoin de ses intentions; il déclara au peuple canadien qu'une fois au pouvoir commencerait une nouvelle ère pour le pays, que tout changerait de face.

M. BURNHAM: Très bien, très bien!

M. MACDONALD: Mon honorable ami de Peterborough approuve, mais il approuve presque tout ce que fait le Gouvernement. Si le ministère est en mesure de nous indiquer un seul article de son programme qu'il a exécuté ou commencé à exécuter, nous en serons bien aise.

M. HUGH CLARK: Et les élévateurs à grains?

M. MACDONALD: Des dispositions avaient été prises à cet effet par l'ancien ministère avant qu'il remît les rênes du pouvoir.

M. HUGH CLARK: Et le chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. MACDONALD: La construction du chemin de fer de la baie d'Hudson avait été édictée et l'entreprise en avait été adjugée par mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Graham) avant que les libéraux fussent tombés du pouvoir. Ce sont les explorateurs des premiers siècles, si je ne me trompe, qui découvrirent la véritable voie navigable reliant le bas Saint-Laurent au pays de l'Ouest, lorsqu'il remontèrent la rivière Ottawa et suivirent l'itinéraire qui est maintenant connu sous le nom de route de la baie Georgienne. Je reconnais bien avec l'honorable député de Renfrew-nord (M. White) qu'il est grand temps, dans ce vingtième siècle, d'améliorer cette voie navigable et de l'adapter aux nécessités modernes en matière de transport par eau; nous nous entendons parfaitement sur ce point; mais ce que je lui demande, c'est de ne pas s'aveugler au point de croire que le ministère auquel il donne son appui prendra la moindre initiative dans ce sens, s'il continue à faire des discours comme celui qu'il a prononcé ce soir. Les ministres continueront à jouir béatement de leur repos; tant que les représentants du peuple les plus intéressés à l'exécution de ce projet voudront bien, diront-ils, défendre en dépit de notre inaction, nous continuerons notre politique d'aternoiement, à cet égard comme à tous autres.

Je crois que le canal de la baie Georgienne est la grande voie navigable nationale de notre pays, et que les conditions étant telles que le ministère les a trouvées lors de sa constitution,—trésor débordant, que l'on s'est appliqué depuis à piller de toutes manières au profit de favoris politiques et pour les fins les plus futiles,—ce Gouvernement aurait dû s'appliquer sur-le-champ à mener à bien l'entreprise du creusement du canal de la baie Georgienne. Le moins qu'il devrait faire serait de s'appliquer à la mise à exécution de quelque article de son programme. Ceux qui s'intéressent à ce projet vont punir ces hommes de leur inaction, de leur ineptie, lorsque de tels devoirs s'imposent. Le peuple canadien saura estimer à leur juste valeur les raisons mises de l'avant par l'honorable député de Renfrew-nord et ses congénères pour excuser

la torpeur du Gouvernement dans les circonstances.

M. OLIVER: Je ne veux pas qu'on se méprenne sur mon attitude ou celle de l'ancien ministère à l'égard de ce projet. En ma qualité de représentant de l'Ouest, je me suis toujours opposé à ce que les protagonistes du projet du canal de la baie Georgienne le présentassent comme étant conçu particulièrement dans l'intérêt de l'Ouest. L'Ouest a toujours été et sera toujours disposé à solder sa part des frais de la mise en valeur du pays, soit dans l'Est soit dans l'Ouest. S'il semble avantageux dans l'intérêt du peuple canadien de creuser le canal de la baie Georgienne, je suis persuadé que les habitants de l'Ouest supporteront leur part du fardeau. Quant à moi, j'ai toujours prétendu que le creusement du canal de la baie Georgienne n'était pas une condition indispensable du progrès ultérieur de l'Ouest, pas plus que ne l'est l'établissement d'une voie de communication quelconque aboutissant à notre région. Si nous avons un chemin de fer transcontinental où circuleront l'hiver et l'été les trains de marchandises, si nous avons le service de navigation des lacs, comme nous l'avons maintenant, si nous avons un canal Welland plus profond et plus spacieux, si nous avons accès aux marchés universels par la voie du Pacifique, si nous avons accès aux centres des Etats-Unis par les voies ferrées américaines, nous ne nous trouverons pas en si grand besoin qu'il nous faille demander au peuple canadien de payer 100 millions ou 200 millions de dollars en vue de l'établissement d'un nouveau moyen de communication qui ne servira qu'une partie de l'année. J'espère m'être clairement exprimé. Nous ne sommes pas opposés au creusement du canal de la baie Georgienne ; nous sommes disposés à y contribuer notre quote-part, mais nous ne voulons pas qu'on nous impute la responsabilité de cette entreprise comme étant nécessaire au développement de l'Ouest. Si on l'envisage comme entreprise nationale avantageuse pour le pays tout entier, si tel est le sentiment général dans le Dominion, nous sommes bien prêts à payer notre écot. Mais pour ma part—et je pense que plusieurs députés de l'Ouest prendront exactement la même attitude—je trouverais très désagréable qu'on nous imputât pareille dépense, comme faite avant tout dans l'intérêt de l'Ouest.

M. G. V. WHITE: L'honorable député ne devrait pas envisager la question à ce point de vue. Il ne faut pas se demander si le projet va être à l'avantage de l'Ouest, mais s'il va être à l'avantage du Canada. A mon avis, l'honorable député d'Edmonton s'inspire trop des intérêts de clocher.

M. GERMAN: On est à agrandir le canal Welland; c'est-à-dire on est à en faire un canal navigable pour de grands navires. Le lac Erié est éloigné de 24 milles du lac Ontario, et la dépense qu'entraînera l'exécution de ces travaux sera approximativement de 50 millions. Il comprend sept écluses, dont trois sont doubles, soit en tout réellement dix écluses.

M. G. V. WHITE: Qui a fait cette évaluation ?

M. GERMAN: Les ingénieurs du département des Chemins de fer et des Canaux.

M. WHITE: Ceux du Gouvernement actuel ou ceux de l'ancien Gouvernement?

M. GERMAN: De l'un et de l'autre gouvernements.

M. WHITE: Si la prétention de l'honorable député a quelque fondement, l'approfondissement du canal Welland va coûter au moins 100 millions.

Il prétend, en effet, que le canal de la baie Georgienne va coûter 200 millions, bien que le rapport de l'ingénieur fixe la dépense à 100 millions seulement.

M. GERMAN: On estime que le creusement de ce canal coûtera 50 millions. Là où le roc affleure, c'est du calcaire, qui est facile d'extraction. Les travaux consisteront surtout en dragages.

M. WHITE: Je pensais que c'était pour bien dire un canal sur frais nouveaux?

M. GERMAN: Sur un parcours de 13 milles à partir de Port-Colborne, on va se borner à agrandir le canal actuel, l'élargir et l'approfondir. Sur le reste du parcours jusqu'au lac Ontario, c'est un canal sur nouveaux frais et pourvu d'écluses neuves. La dépense estimative est de 50 millions pour un parcours de 24 milles. Le canal de la baie Georgienne est long de 400 milles, immergé ou autrement, à travers le granit le plus dur qu'il y ait au monde.

M. WHITE: C'est un fond compacte?

M. GERMAN: C'est un granit absolument compacte qu'il faut attaquer à l'aide d'explosifs.

M. WHITE: L'honorable député prétend-il que sur toute la longueur du par-

cours de ce canal d'Ottawa et de la baie Georgienne on est sur un fond granitique compacte?

M. GERMAN: Non, ce que je dis c'est que sur toute la longueur il vous faut creuser votre canal dans le roc et même sous l'eau, dans le lac, car il n'est pas 50 milles de ce parcours où puisse naviguer un navire tirant 25 pieds d'eau.

M. WHITE: Je pense que l'honorable député fait erreur.

M. GERMAN: Je puis bien me tromper de quelques milles, mais l'honorable député admettra avec moi, je pense, qu'il ne se trouve pas 100 milles dans ces conditions. Je crois qu'il ne se trouve pas une longueur de 50 milles où il ne faudrait pas creuser dans le roc et faire un canal immergé. Si le canal Welland, avec 24 milles de longueur, a coûté 50 millions, les 400 milles du canal de la baie Georgienne devront en proportion entraîner une dépense de 1,000 millions. Si vous tenez compte des dommage faits aux terrains, vous ne pourrez établir le canal de la baie Georgienne à moins d'une dépense de 300 millions, et cela solderait les frais de transport du blé du Nord-Ouest à Montréal pour une période beaucoup plus longue que le restant de la vie d'aucun de nous.

M. G. V. WHITE: L'honorable membre ferait bien mieux d'avoir une conversation avec l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), afin de se procurer quelques éclaircissements à ce sujet.

M. ROBB: Tandis que nous étions à discuter des avantages respectifs qu'offriraient le canal de la baie Georgienne ou le canal Welland, les expéditeurs de grains de Winnipeg se sont occupés, eux, à négocier la vente de leurs produits; à l'heure actuelle, ils ont probablement vendu autant de blé aux marchands new-yorkais qu'à ceux de Liverpool, et ces marchands expédieront ce blé par la route la moins coûteuse, quelle qu'elle soit. Ils tablent sur les prix qu'ils peuvent obtenir de Fort-William à Rotterdam ou à Liverpool, quel que soit l'endroit où ils expédient leur grain. Tandis qu'un exportateur de Winnipeg négocie la vente de son blé par l'entremise d'une maison de courtage new-yorkaise, il est possible qu'un expéditeur de Chicago vende son blé d'Inde par l'entremise d'un courtier montréalais. J'irai même jusqu'à dire que nos canaux, depuis qu'ils ont été construits, ont transporté autant de grain des Etats-Unis que de grain canadien. Il est absurde pour nous de discuter la question de, à savoir si le grain sera expédié des ports américains ou des ports canadiens. Il ne s'agit en tout cela que d'un simple échange d'affaires. Un expéditeur de blé d'Inde l'expédiera par la route canadienne, parce que étant située plus au nord, elle est par conséquent plus fraîche, et les expéditions de blé d'Inde à Kingston ou à Prescott seront dirigées vers le port de Montréal, d'où elles partiront en excellente condition. C'est la même chose pour le blé; si ce produit est en bonne condition, il en coûte moins cher de l'expédier par la route de New-York, et il continuera à passer par la même route, que vous construisiez le canal de la baie Georgienne ou le canal Welland.

Il y a aussi la question des assurances à prendre en considération. A certaines saisons de l'année, il existe, entre les routes de Montréal et de New-York, une différence de ½ à ¾ de cent par boisseau, dans les prix de l'assurance. Peu de temps après l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, le ministre du Commerce et de l'Industrie, qui s'était rendu compte de cette différence de traitement, se rendit à Montréal, eut une entrevue avec les membres du Board of Trade, et il a admis que c'était bien réellement le cas. Il s'efforça d'apporter remède à cette situation. De ce jour jusqu'à maintenant, à ma connaissance, les tarifs d'assurance n'ont pas varié d'un iota dans le sens d'une diminution, mais, l'automne dernier, on ne les a pas augmentés, comme c'était la coutume. Nos amis de la droite feraient bien de se mettre à l'œuvre et d'essayer de faire quelque chose afin de remplir les promesses qu'ils ont faites au sujet de la diminution des tarifs d'assurance.

M. MACDONALD: Le ministre pourrait-nous dire quels sont les soumissions pour l'entreprise du canal Welland, quels sont ceux qui ont obtenu des travaux à exécuter, ainsi que la somme que représente l'entreprise, section par section?

M. REID: J'ai par devers moi un état qui nous fournit les noms de tous les soumissionnaires pour chaque section. Le voici:

Section n° 1.

M. P. & J. T. Daivs	$5,394,780 00
Sir John Jackson (Canada) Ltd.	5,207,277 60
H. Quinlan & A. W. Robertson, Montréal	4,023,140 00
The 'Soo' Dredging & Construction Co.	5,970,505 00
Canadian Dredging Co., Limited	3,870,075 00
The Dominion Dredging Co., Ltd.	3,487,725 00
F. D. Brown et J. A. Aylmer	5,213,850 00
Booth & Flinn, Limited N N N	4,483,156 25
Anglo-Canadian Contractors, Ltd.	4,954,245 00
Baldry, Yerburgh & Hutchinson, Limited, Westminster, Londres, S.W., England, et St.-Catharines (Ont)	4,081,537 60

Entrepreneur: Dominion Dredging Co., Ltd.

Section n° 2.

James H. Corbett, Fredericton, N.B.	$5,418,075 00
The Canadian Carter Co., Ltd., Ottawa	6,557,125 00
Consolidated Constructiton Co., Limited	6,595,542 50
Inland Construction Co., Toronto.	5,687,487 50
A. C. Stewart & Co., Fort William	9,680,010 00
Baldry, Yerburgh & Hutchinson, Limited	5,377,185 75
Foley Bros., Welch, Stewart & Co., Ottawa	6,163,260 00

Entrepreneur: Baldry, Yerburgh & Hutchinson, Limited.

Section n° 3.

Anglo-Canadian Contractors, Ltd., Toronto	$10,620,325 00
Booth & Flinn, Ltd., New-York.	12,331,057 50
James H. Corbett, Moncton	10,220,665 00
Sir John Jackson (Canada), Limited, Montréal	11,490,244 00
Carter Construction Company, New-York	11,402,075 00
Foley Brothers, Welch, Stewart & Company	11,103,290 00
O'Brien & Doheny, Renfrew and Montréal	9,540,050 00
M. P. & J. T. Davis, Ottawa	10,066,955 00
Consolidated Construction Co., Limited, Torotno	10,647,590 00

Entrepreneur: O'Brien & Doheny.

Section n° 5.

Confederation Construction Company, Ltd.	$2,506,462
The 'Soo' Dredging & Construction Co., Sault Ste. Marie, Ont.	2,304,362
Brown, Aylmer & Russell, Toronto, Ont.	2,380,398
Canadian Dredging Company, Ltd., Midland	1,945,788
Consolidated Construction Co., Ltd., Toronto	2,475,745
James H. Corbett, Fredericton	2,549,004
The Inland Constructtion Company, Toronto	3,172,348
G. F. Fauquier, Ottawa; W. C. Chambers, Harriston; C. McQuiggs, Nepigon; W. A. McCaffrey, Toronto	2,618,610
The Canadian Carter Company, Limited, Ottawa	3,010,285

Entrepreneur: Canadian Dredging Company, Limited.

Lauzon Engineering Company,

Section 4a

Jennings & Ross, Ltd., Toronto	$ 97,138 00
Clarke & Monds, Ltd., Toronto	175,386 50
J. H. McRae & H. A. Campagne, Niagara Falls	302,774 00
Penisular Construction Co., Ltd., St. Catherines	89,495 50
Maguire & Cameron, St. Catherines	80,477 50
Limited, Lévis	97,852 00
The C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd., Toronto	99,648 00
F. R. Wilford, Lindsay	116,917 00
Canadian Dredging Company, Ltd., Midland	98,764 00
J. K. Kernahan, St. Catherines	108,258 00
Jones, Girouard & Company, Ltd., Ottawa	102,386 00
Campbell & Lattimore, Toronto	146,295 40

Entrepreneur: Maguire & Cameron.

M. GERMAN: La Dominion Dredging Company a une entreprise assez difficile à exécuter. Est-ce que les travaux avancent? Le ministre croit-il que cette compagnie est en état de mener l'entreprise à bonne fin, aux prix qu'elle charge?

M. REID: Je n'ai jamais entendu dire que les travaux n'avançaient pas. Cette compagnie à un splendide outillage à l'œuvre. Ces entreprises ont été accordées à l'automne, et il était évident qu'il ne fallait pas s'attendre à ce que les travaux fissent beaucoup de progrès dans le cours de l'hiver.

M. GRAHAM: Quand le ministre s'attend-il à adjuger les autres entreprises et combien en reste-il encore?

M. REID: Il reste encore à adjuger les sections 4, 7, 6, 8 et 9. D'après les ingénieurs, si je comprends bien, l'exécution de ces entreprises, à l'exception de celle qui porte le n° 8, ne prendra guère plus que la moitié du temps qui est alloué aux autres; de sorte qu'il n'y a pas d'urgence quant à celles-là. Relativement à l'entreprise n° 8, nous nous proposons de l'accorder d'ici à quelque temps, afin que les travaux soient terminés à peu près vers le temps où les autres entreprises seront complètées.

M. GERMAN: Quand se propose-t-on d'adjuger l'entreprise?

M. REID: Les plans sont presque terminés, mais j'ai pensé qu'il serait peut-être préférable d'attendre le retour du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane), qui est attendu dans le courant du mois. Jusque-là, il n'y a certainement pas d'urgence. On peut adjuger l'entreprise d'ici à deux ou trois mois, et l'on aura en-

core suffisamment de temps pour la terminer en même temps que les autres.

M. GRAHAM: Si je comprends bien, on a pris des dispositions en vue de l'avenir quant aux portes d'écluses, de sorte que si l'on veut approfondir le canal plus tard, une partie des travaux seront déjà exécutés.

M. REID: Les seuils des portes et les écluses sont bâtis comme si le canal avait une profondeur de 30 pieds; de sorte qu'à l'avenir, si l'on veut approfondir le canal à 30 pieds, l'on n'aura qu'à faire le dragage à une profondeur de 5 pieds.

M. GRAHAM: Que l'honorable ministre me permette de lui donner un conseil personnel: ne vous vantez pas trop quand bien même une entreprise est accordée à un prix moindre que les calculs approximatifs faits par les ingénieurs. Il est mieux d'attendre que tout soit fini, avant de tirer vanité de la chose. Les calculs des ingénieurs ne sont qu'approximatifs; ils ne sont établis que dans le but de permettre aux différents soumissionnaires de baser les chiffres de leurs soumissions sur les mêmes données. Mais ces calculs ne comprennent pas nécessairement tous les travaux qui doivent être exécutés; les quantités peuvent aussi différer considérablement de celles qui ont été prévues. Il est donc probable que les travaux finiront par coûter—sans qu'il y ait malhonnêteté nulle part, mais ainsi le veut le système en vigueur—considérablement plus que les prévisions originales, parce que les quantités seront modifiées.

Il s'élève toujours de nombreuses difficultés par rapport à ces vastes entreprises. Dans ses calculs approximatifs, un ingénieur estimera à tant de verges de roche compacte, tant de terre de telle nature à enlever, tant de roches détachées et ainsi de suite. Ce ne sont que des calculs approximatifs, et quand on en vient à l'exécution des travaux, entrepreneurs et ingénieurs peuvent constater qu'il y a beaucoup plus de roche compacte qu'on ne l'avait supposé, même après avoir opéré des sondages.

Finalement, le coût des travaux varie considérablement, bien que les entrepreneurs se soient tous basés sur les mêmes données pour établir leurs soumissions. Je conseillerais donc à mon honorable ami qui a tiré quelque vanité du fait que les soumissions sont moins élevées que les calculs approximatifs, que le temps pour se vanter, c'est lorsque les travaux sont terminés et les comptes payés, mais non pas lorsque les entreprises viennent à peine d'être adjugées.

M. J. D. REID: Je partage entièrement l'opinion de mon honorable ami, mais je ne puis m'empêcher d'avouer la surprise que j'ai éprouvée, lorsque je me suis rendu compte que le total des soumissions étaient si bas comparativement aux prévisions; car, règle générale, les soumissions ne s'éloignent guère des calculs approximatifs.

Je partage l'avis de mon honorable ami, et bien que les entreprises soient bien moins élevées que les prévisions, en fin de compte, si nous pouvons ne pas dépasser les calculs des ingénieurs, nous pourrons dire que c'est un succès.

M. GRAHAM: Les prix des diverses entreprises sur le Transcontinental, à l'exception de deux, étaient moindres que les prévisions des ingénieurs. Mon honorable ami pourrait-il me dire quand ces travaux seront terminés?

M. REID: Le département des Canaux fait tous ses efforts, afin qu'ils soient terminés d'ici à cinq ans; les entrepreneurs ont reçu ordre de poursuivre les travaux avec le plus de célérité possible. Le contrat stipule que l'entreprise devra être terminée le 1er avril 1917.

Canal Lachine.—Améliorations, écluse n° 4, $90,000; bajoyers en béton, $125,000.

M. REID: Les $90,000 sont donnés pour défrayer l'enlèvement des talus qui obstruent l'entrée à l'écluse n° 4, et pour d'autres travaux à cet endroit. L'évaluation primitive était de $300,000. Elle a été ramenée à $240,000. On a dépensé $140,000 en 1913-1914.

M. GRAHAM: Ces bajoyers sont-ils ceux du contrat en marche depuis des années avec Quinlan et Robertson?

M. REID: Ce crédit est pour des travaux prévus l'an dernier, mais non terminés. C'est du travail semblable à celui dont parle mon honorable ami, et il est fait par la même maison. L'entreprise s'est tant éloignée du plan primitif qu'on a décidé d'adjuger un nouveau contrat à la même maison; mais c'est le même travail.

Canal de Soulanges.—Travaux de protection aux accès supérieurs, $110,000; poteaux d'amarrage, $3,500.

M. REID: La maison Haney, Quinlan et Robertson à l'entreprise des travaux. On a commencé en mai dernier et l'on a conti-

nué activement pendant tout l'été. Le brise-lames est maintenant fini, sauf quelque remplissage devant l'écluse n° 5. Cinq coffrages qui continueront la jetée actuelle de protection ont été placés et remplis de pierre. On construit le sixième, qui sera fini l'été prochain. Ceci se trouve à l'accès supérieur du canal Soulanges.

M. GRAHAM: J'ai discuté avec plusieurs personnes à Montréal sur un excellent bout de chemin construit par le gouvernement provincial. L'association des bons chemins d'Amérique doit se réunir dans quelques jours à Montréal. Ces personnes désiraient montrer aux délégués quelque travail fait par le gouvernement provincial, mais elles ont prétendu qu'il y avait quelque difficulté à atteindre ce bout de chemin, parce que le Gouvernement fédéral n'avait pas fini une partie de son propre chemin longeant le canal, pour lequel un crédit avait été voté l'an dernier. On ne pourrait le faire temporairement avant la réunion de mai.

M. J. D. REID: Ne serait-ce pas sur le canal Chambly? Il y a là un chemin que les députés m'ont demandé de faire réparer.

M. GRAHAM : Mon honorable ami voudra-t-il s'en informer au département?

M. J. D. REID: Je m'en informerai et j'enverrai demain une note à l'honorable député.

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

M. MACDONALD: Je serais heureux que le ministre s'informât de la date à laquelle une personne du nom de Cinnamon a été employée pour la première fois au canal de la vallée de la Trent?

M. REID: Je la trouverai.

(L'article est réservé.)

Agrandir l'élévateur de Port-Colborne, $75,000.

M. GERMAN: Ce crédit suffira-t-il à terminer l'élévateur?

M. J. D. REID: Oui. On se propose d'augmenter la capacité actuelle de l'élévateur de 800,000 boisseaux à 2,000,000 de boisseaux au prix estimatif de $389,000. M. Jameson promet de tout terminer en juin ou juillet.

M. GERMAN: L'an dernier, le béton employé dans les travaux était fait de gravier apporté des Etats-Unis. Je désirerais attirer l'attention du ministre sur le fait qu'on peut se procurer suffisamment de gravier au Canada, au même prix qu'aux Etats-Unis, et je suggèrerais que le gravier fût acheté des maisons canadiennes plutôt que des maisons américaines. Le ministre devrait, autant que possible, obtenir des maisons canadiennes le gravier extrait de ce côté-ci de la frontière.

M. REID: Si je comprends bien, M. Jameson, qui avait charge des travaux, a acheté le gravier d'un homme qui demeure à Port-Colborne, qui l'avait acheté d'une compagnie de dragage de la rivière Niagara; je suppose donc qu'il ne savait pas de quel côté le gravier avait été extrait.

M. GERMAN: Monsieur Jameson a acheté le gravier d'un homme de Port-Colborne, qui le tenait d'une maison américaine; cette maison l'avait extrait du côté américain de la frontière.

M. REID: Nous verrons que cela ne se produise plus.

M. GRAHAM: Dois-je comprendre qu'ils ont porté la capacité de cet élévateur à plus de 20,000,000 de boisseaux cette année?

M. REID: 21,000,000 de boisseaux.

M. GRAHAM: Cet élévateur est un peu mon œuvre, et je m'en glorifie quelque peu. Je veux savoir si nos prévisions sur son utilité se sont accomplies. Des navigateurs m'ont dit que c'est un des élévateurs les plus complets du continent pour ses proportions, et qu'il peut manœuvrer les cargaisons aussi rapidement que tout autre élévateur de ses proportions au Canada. Notre peuple devrait être fier de savoir que son élévateur est au moins au niveau des élévateurs appartenant à des compagnies. Le ministre peut-il comparer les frais de manutention de cet élévateur aux frais des élévateurs de compagnies?

M. REID: La quantité totale de grain manipulé l'an dernier a été de 24,441,000 boisseaux. L'élévateur ne fonctionnait pas à sa pleine capacité, car on continuait les travaux pendant ce temps. Il est fort probable que le rendement eût été plus élevé si l'élévateur avait été en meilleur état. Les recettes brutes ont été de $98,358.36; les dépenses totales, de $45,311.30, et les recettes nettes, de $53,047.06.

M. GRAHAM: Quel a été le coût par boisseau?

M. REID: On ne semble pas l'avoir calculé.

M. GRAHAM: On devrait savoir ce qu'on prend par boisseau de blé à un expéditeur?

M. REID: J'aurai ce renseignement dès qu'on prendra un autre item des crédits supplémentaires.

M. GRAHAM: Le ministre trouvera qu'il y a certain taux par boisseau, avec emmagasinage limité.

M. REID: Nous avons une circulaire indiquant le taux au commerce; je l'apporterai et la ferai inscrire au hansard demain.

M. GRAHAM: Je suppose qu'une des raisons pour lesquelles ont peut faire les travaux d'agrandissement à bon compte est que nous avions établi, dans la construction primitive, des fondations en vue de cet agrandissement.

Canal Chambly.—Renouvellement du pont, au passage Daigneault, $4,500; nouvelles portes d'écluses, 6, $5,500.

M. REID: Comme les vieux ponts sont devenus hors d'usage, nous les remplaçons par des constructions permanentes en fer.

M. GRAHAM: Pourquoi pas des treillis en bois?

M. REID: Il s'agit d'un canal. L'estimation est basée sur le prix d'entreprise du pont au passage Laroque, actuellement construit par la Hamilton Bridge Works. Ceci explique $4,500. Le $1,000 fournira une paire de portes supplémentaires pour l'écluse nº 6.

Canal Cornwall.—Amélioration au pied de l'écluse nº 15, $2,500; améliorations, $1,200; reconstruction de la jetée du pied de l'écluse, écluse 20, $21,000; bajoyers aux vieilles écluses 19 et 20 de l'accès supérieur, $4,500; total, $39,500.

M. REID: M. G. R. Phillips termine une entreprise qui coûtera $2,500, à l'accès inférieur; il faudra $4,000 pour la reconstruction et l'agrandissement du quai aux écluses 17 et 18. Le vieux coffrage formant l'extrémité extérieur de la jetée d'accès nord, à l'écluse 20, est en très mauvais état et doit être immédiatement démoli. On se propose d'enlever la vieille jetée en coffrage, qui n'a que 80 pieds de longueur, et de la reconstruire en béton armé à partir du fond du canal, et de la prolonger à 200 pieds. Le gros de la besogne sera fait en avril 1914, pendant qu'on videra le canal, mais le sommet du vieux coffrage devrait être enlevé jusqu'à 3 pieds sous l'eau, au moins, après la clôture de la navigation cette année, pour expédier le travail du printemps. On a voté $3,000 à la dernière session du Parlement pour commencer ce travail. Le coût total estimatif des travaux est de $24,000. Les travaux sont faits à l'entreprise. L'item suivant est pour bajoyers à l'accès supérieur, vieilles écluses 19 et 20, $4,000. Comme on a cru qu'il était fort improbable que les vieilles écluses 18, 19 et 20 du canal Cornwall servissent jamais au passage des bateaux, et comme il faudrait immédiatement de nouvelles portes à toutes ces écluses pour les tenir en état, on a décidé l'an dernier de les fermer en permanence en construisant des murs en béton à travers les écluses aux bassins supérieurs. Une somme de $6,000 a été votée à la dernière session du Parlement pour la fermeture des écluses 19 et 20. Quand on a vidé le canal en avril 1913, on a construit le mur en béton à travers l'écluse 20. On se propose de construire le mur à travers l'écluse 19 quand on videra le canal en 1914. Le travail est fait par le personnel du canal.

M. GRAHAM: Cette écluse nº 20 est presque vis-à-vis l'usine d'énergie.

M. REID: Oui. Droit devant.

M. GRAHAM: On m'a demandé des renseignements au sujet d'une réclamation du chemin de fer Ottawa-New-York touchant quelques travaux qu'il aurait faits lors de la rupture du canal de Cornwall. Mon honorable ami se rappellera la rupture très sérieuse qui s'est produite dans ce canal en 1907 ou une année plus tard.

M. REID: Est-ce à l'époque où M. Weller a été dépêché à cet endroit?

M. GRAHAM: Oui, M. Butler était malade, et j'ai télégraphié à M. Weller de venir prendre la direction des travaux Une partie du pont de la compagnie avait été emportée, et il en restait une autre qui ne l'avait pas été. Afin de rétablir la navigation plus promptement, il était necessaire d'enlever la partie du pont qui restait. Je me rappelle que le gérant de la voie était là avec M. Weller, le surintendant et moi-même. Nous n'avions pas le temps de discuter les voies et moyens; il fallait agir promptement. Après consultation avec M. Weller, j'ai dit à la compagnie: Faites tout ce que M. Weller vous demandera de faire pour enlever votre pont du chemin afin que

ce soit promptement déblayé. Je comptais que le Gouvernement paierait tous les travaux que j'autorisais ainsi. Plus tard, le Gouvernement reçut une réclamation pour les dommages causés au pont à la suite de l'accident, et une certaine somme fut demandée pour ces travaux. Je refusai absolument de payer le compte, parce qu'il était sous forme de réclamation pour dommage. J'ai dit que la compagnie en construisant ce pont sur le canal avait pris tous les risques d'accidents qui pourraient se produire. Je crois que pas un sou ne devrait être payé à la compagnie pour dommages, mais qu'il ne serait que juste de lui donner une somme raisonnable pour les travaux que j'ai ordonné de faire.

M. REID: J'ai reçu il y a quelques jours une lettre de cette compagnie me demandant de lui payer un compte. Je ne me rappelle pas si dans cette lettre on parlait du dommage ou non, mais la compagnie disait que l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) s'était rendu lui-même sur les lieux et avait ordonné de faire les travaux. Naturellement, je comprends parfaitement que dans une circonstance comme celle-là le Gouvernement n'a rien autre chose à faire qu'à payer les travaux que l'honorable député, ou l'ingénieur, avait ordonnés, parce que l'on ne pouvait pas attendre. J'ai demandé au sous-ministre d'écrire à l'honorable député et je lui ai dit que le Gouvernement paierait tous les travaux qu'il avait autorisés. Quelle que soit l'entente dont se rappelle l'honorable député, elle sera certainement exécutée pour ma part. Si je rencontre quelque difficulté à arriver à une entente après avoir étudié le question, je la discuterai certainement avec l'honorable député et j'essaierai de conclure un arrangement qui sera juste et équitable.

M. GRAHAM: La raison pour laquelle je n'ai pas réglé cette affaire, c'est que je ne voulais pas admettre de responsabilité pour dommages causés.

Canaux de Québec.—Dragages, $31,000; nouvelle coque pour grue, $8,000; barrage avec revêtement en béton à Valleyfield, $26,000; murs de protection, lac Saint-François, $6,000.

M. REID: Sur ce crédit il y a $10,000 pour nettoyer les bassins 1, 2, 3 et 4, et enlever les obstructions dans le canal Lachine, et $3,000 pour draguer le canal Chambly; $8,000 pour la coque de notre drague construite il y a trente ans, et qui ne peut pas durer plus qu'une saison. Cette drague sert dans les travaux de creusage. Nous demandons $26,000 pour un barrage avec un revêtement en béton à Valleyfield. Cette entreprise a été adjugée à Cossette et compagnie l'été dernier, mais les entrepreneurs ayant eu de la difficulté à se procurer l'outillage nécessaire, ils n'ont pas pu commencer les travaux avant la fin de l'exercice financier. Ces entrepreneurs sont, je crois, de Valleyfield. Si je ne fais pas erreur, il y a quelques jours nous avons annulé le marché, et nous nous proposons de demander de nouvelles soumissions.

M. PAPINEAU: Quand le contrat a-t-il été annulé?

M. REID: Il y a quelques jours seulement. Nous insistions pour que ces entrepreneurs fissent les travaux, mais ils refusaient. Nous n'avions pas d'autre alternative que d'annuler le contrat. J'ai donné ordre de demander de nouvelles soumissions, qui seront reçues, je suppose, dans deux ou trois semaines, et ensuite nous accorderons l'entreprise au plus bas prix.

M. PAPINEAU: On m'a dit que les entrepreneurs avaient déjà commencé les travaux et dépensé entre $3,000 et $4,000. On m'a dit aussi qu'après que les travaux furent commencés, la Montreal Cotton Company a protesté et ne voulait pas les laisser continuer parce qu'elle voulait faire passer quelques barges de charbon, et le résultat fût que les entrepreneurs étaient obligés de se déplacer d'un endroit à un autre, ce qui retardait l'ouvrage. J'ai entendu dire aussi que les entrepreneurs avaient demandé un délai pour exécuter les travaux, mais je crois qu'on le leur a refusé. On leur a dit que leur contrat serait annulé et leur dragues confisquées.

M. REID: Les entrepreneurs ont demandé un délai, mais on le leur a refusé. Ils ne montraient aucun désir de faire ces travaux. De notre côté nous insistions. L'honorable député dit que les entrepreneurs ont dépensé entre $3,000 et $4,000. L'ingénieur chargé de surveiller ces travaux n'estiment pas qu'ils ont droit à cette somme.

M. PAPINEAU: Il ont fait du creusage au fond du fleuve et préparé les fondations du mur en béton.

On leur a dit qu'une maison de Port-Hope leur obtiendrait une machine, mais

il n'en fut rien et ils durent faire l'ouvrage à la main. On envoyait les hommes d'un endroit à l'autre quand il arrivait une barge de charbon pour la Montreal Cotton Company et ils étaient ainsi empêchés de travailler. A l'instigation d'adversaires politiques que ces entrepreneurs avaient à Valleyfield, il fut présenté des requêtes blâmant l'adjudication de l'entreprise à cette maison. Je crois savoir que le cautionnement a été confisqué, et je trouve cela absolument injuste.

M. REID: Désireux comme nous de faire exécuter ces travaux, l'ingénieur fit tout le possible pour déterminer les entrepreneurs à se mettre à l'œuvre dès l'adjudication des travaux, mais ce fut en vain. Ils avaient l'air de trouver les prix trop bas et de ne pas tenir à travailler. Les ingénieurs du ministère m'ont fortement conseillé pendant quelque temps d'annuler le marché et de demander de nouvelles soumissions, et voyant que les entrepreneurs ne respectaient pas leur contrat et que le délai était expiré, c'est ce que je décidai finalement de faire.

M. PAPINEAU: Et le cautionnement?

M. REID: Nous le garderons tant qu'ils ne nous auront pas fait voir pourquoi nous ne devrions pas le garder.

M. PAPINEAU: Je puis assurer à l'honorable ministre que les entrepreneurs peuvent faire l'ouvrage si on leur en fournit l'occasion.

M. ROBB: Quand les travaux furent-ils adjugés à cette maison?

M. REID: Le 26 juillet 1913.

M. ROBB: Je soumets ces circonstances à l'honorable ministre en m'adressant à son esprit de justice. C'est le 26 juillet que le marché fut passé. Il est raisonnable de croire que les entrepreneurs devaient avoir une semaine pour se mettre à l'œuvre. A peine avaient-ils obtenu l'entreprise et s'étaient-ils mis à travailler, que la Montréal Cotton Mills commença à recevoir du charbon à ce quai et que, sur les ordres de l'ingénieur, ils durent, à l'arrivée de chaque barge, subir des dérangements concernant l'exécution de leur tâche. J'étais alors à Valleyfield et je sais ce qui s'est passé. Les plus bas soumissionnaires étaient des libéraux. Non, je me trompe, c'étaient des ministériels, et l'honorable ministre sait ce que cela veut dire. Ils avaient déjà appuyé le parti libéral. En apprenant que Cossette Frères avaient obtenu l'entreprise, les conservateurs, dépités, envoyèrent à Ottawa députations et pétitions ayant pour objet de faire enlever à ces entrepreneurs les travaux en question.

M. REID: Je n'avais jamais entendu parler de cela.

M. ROBB: L'exécution des travaux fut retardée parce que l'automne étant arrivé, on ne pouvait pas faire travailler les hommes dans l'eau glacée. Les entrepreneurs se préparaient à poursuivre les travaux ce printemps quand ils apprirent que leurs adversaires de Valleyfield s'y opposaient.

Alors ils firent avec un conservateur de la vieille roche un arrangement d'après lequel ils lui transféraient l'entreprise; mais les amis politiques de l'honorable ministre à Valleyfield s'y montrèrent hostiles et demandèrent d'annuler le marché et de punir les entrepreneurs libéraux par la confiscation de leur cautionnement. Voilà la vérité. L'honorable ministre sait que ces gens-là ont été punis à la demande de ses amis politiques de Valleyfield.

M. REID: L'honorable député ne me rend pas justice en posant la question de cette façon. Tout cela est arrivé récemment. J'ignore si M. Cochrane en a eu connaissance. Quant à moi, c'est la première fois que j'entends parler de la croyance politique de ces entrepreneurs. Je n'ai reçu aucune requête et je n'ai vu ici qu'une seule personne de Valleyfield ou d'ailleurs, à ce sujet, et ce qu'elle m'a demandé, c'était que l'entreprise fût transférée de cette maison à un conservateur de Valleyfield.

M. GERMAN: Le nom de cet homme?

M. REID: Boyer, je crois. Mais j'ai refusé de lui confier l'entreprise. Les fonctionnaires du ministère me disent qu'on désirait obtenir ce contrat afin d'y faire insérer une modification à cause du chemin de fer dont l'entrepreneur travaillait à doter Valleyfield, ou pour d'autres raisons de ce genre. Quoi qu'il en soit, la politique est restée absolument étrangère à cette question, et personne ne m'a jamais fait de proposition comme celle dont on vient de parler. Cette maison semblait n'attacher aucun intérêt aux travaux, et si les fonctionnaires ne m'avaient dit qu'il ne fallait absolument pas s'attendre à la voir à l'œuvre, je n'aurais pas consenti à l'annulation du contrat.

M. PAPINEAU: Je puis assurer le ministre que ces entrepreneurs ont déjà dépensé 3 ou 4 mille dollars à ce travail, qui devait coûter $16,000. Ils sont vraiment sincères, et entendent mener l'entreprise à sa fin. Comme l'a dit mon honorable ami de

Huntingdon (M. Robb), c'est une querelle politique, et cette annulation du contrat est une tentative de leur faire lâcher l'entreprise en les prenant à la gorge et de confisquer ce qu'il y a de fait. Les pétitions ont été signées à Valleyfield par vingt-cinq ou trente personnes, et je n'ai pas de doute qu'elles ont été transmises ici. Les entrepreneurs ont travaillé à cet ouvrage l'automne dernier pendant près de deux mois, et, quand ils n'ont pas pu travailler dans le fleuve, ils se sont préparés à commencer ce printemps. Ils ont de bonne foi demandé une prolongation de délai. Je crois que, pour cet ouvrage, ces gens-là sont les meilleurs de Valleyfield.

M. REID: S'ils ont déjà dépensé de 3 à 4 mille dollars à l'exécution d'une entreprise de 16 milles dollars, je m'étonne qu'ils n'aient pas encore demandé que l'on fît une évaluation provisoire de ce qui est fait.

M. PAPINEAU: Ils ont simplement préparé les matériaux et mis leur outillage en place, et ils ne pouvaient demander d'évaluation avant d'avoir mis le béton.

M. REID: Dans toute entreprise, il est fait un compte provisoire des matériaux avant leur emploi. Depuis le mois de juillet, ces gens-là n'ont encore demandé aucune estimation, et nulle réclamation n'a été produite de leur part depuis que nous avons annulé le marché.

M. PAPINEAU: Chacun sait à Valleyfield qu'ils ont rencontré tant d'opposition chez les ingénieurs qu'ils ont préféré suspendre les travaux et demander une prolongation de délai cette année.

M. REID: C'est ce qui a pu se passer à Valleyfield, et les entrepreneurs ont pu le croire, mais, en tant que cela me concerne personnellement, jamais une plainte de la nature de celle dont parle l'honorable député ne m'est parvenue, et l'ingénieur en chef me dit qu'il en est de même quant à lui. Ce n'est pas pour des motifs politiques que la convention a été annulée, mais à cause de ce que nous ont dit les ingénieurs que ces gens-là ne voulaient pas procéder à l'excution des travaux. Ils semblaient n'avoir aucun dessein d'avancer et, si nous voulions que le travail s'exécutât, il ne nous restait qu'à annuler l'adjudication et à demander de nouvelles offres.

M. ROBB: Est-il de règle au ministère d'annuler toutes les adjudications qui lui sont soumises?

M. REID: Ce n'est certes pas ce que nous faisons quand un entrepreneur se montre disposé à finir son travail. Il en a été de même sous tous les régimes. Quand un ouvrage ne marche pas et qu'il n'y a pas d'apparence qu'il marchera, l'adjudication est annulée. Je suis sûr qu'il en a été de même sous tous les régimes depuis que la Confédération existe. Ce n'est pas souvent que cela arrive, mais cela est déjà arrivé.

M. ROBB: Nous venons de dire au ministre que ces hommes l'automne dernier ont subi de tels retards qu'il leur a été absolument impossible de faire l'ouvrage, à cause des ingénieurs du ministère qui les en ont empêchés. Ils étaient prêts ce printemps à se mettre au travail et, dans ce but, ils ont demandé au ministre une prolongation de délai. A l'expiration de leur marché le 31 mars, ils ont sollicité une prolongation de temps afin de commencer les travaux le 1er avril, quand la glace serait partie, mais cela leur a été refusé.

M. REID: D'après ce que me font savoir les agents du ministère, ces gens-là n'ont jamais apporté de drague sur les lieux, bien qu'il fallût une drague pour ce travail. Ils ont essayé de faire l'ouvrage avec un plongeur. Je ne me souviens d'avoir vu aucun membre de cette maison, mais ils sont allés voir l'ingénieur en chef peu de jours avant l'annulation du marché, et ils lui ont déclaré qu'ils ne désiraient pas faire l'ouvrage; que ce qu'ils voulaient, c'était une remise de la somme déposée. J'ai agi entièrement sur les conseils des agents du ministère, et personne n'a sollicité de moi l'annulation de ce marché par le motif que ces hommes n'étaient pas des amis du Gouvernement. Une fois l'adjudication annulée, ils n'ont rien demandé de plus qu'une remise du dépôt, et c'est là une affaire qui n'est pas de ma compétence. Quand un dépôt est fait à l'occasion d'une entreprise, il faut, pour une remise, un décret du conseil ou un vote de la Chambre. Il faudrait inscrire la chose au budget et, avant d'être soumise à la Chambre, une affaire de cette sorte est toujours examinée par le conseil.

M. PAPINEAU: Un des entrepreneurs est venu à Ottawa le 30 mars. Je l'ai rencontré depuis, et il m'a dit avoir reçu une lettre lui annonçant qu'il était dans le cas de perdre son dépôt. Il doit y avoir quelque malentendu, car les entrepreneurs étaient désireux de continuer les travaux et les auraient menés à bonne fin, si on le leur avait permis.

On a parlé de la présence d'un dragueur sur les lieux, mais je crois que l'ingénieur ayant la direction des travaux avait averti les entrepreneurs que les travaux pourraient s'excuter au moyen d'un dragueur, mais on ne put s'en procurer à ce moment-là. Ils étaient tous occupés durant cette campagne. Il n'y avait pas d'autre alternative que d'exécuter les travaux à la journée, et le travail s'est fait à la journée pendant plusieurs semaines. Je m'étonne qu'ils n'aient pas reçu une prolongation de délai, car je les ai vus la semaine dernière, et ils paraissaient désireux de faire l'ouvrage.

M. REID: Ce sont les ingénieurs du département qui se sont occupés de cette affaire; j'ai agi sur leur conseil, et la convention a été annulée. Tout ce que nous pouvons faire maintenant, c'est d'adjuger une nouvelle entreprise. La question du cautionnement devra être examinée ultérieurement.

M. GRAHAM: A la suite du long exposé de l'honorable député de Beauharnois (M. Papineau), qui paraît parfaitement au fait des circonstances, j'espère que le ministre va s'enquérir, et si, comme on l'a affirmé, ce sont les ingénieurs pour certaines raisons qui ont empêché les entrepreneurs de poursuivre les travaux, on devrait pouvoir s'en autoriser pour faire remise du dépôt; car déjà auparavant des dépôts ont ainsi été remis lorsque les entrepreneurs n'étaient pas à blâmer.

M. REID: Je ne manquerai pas de mettre la question à l'étude, et si les conditions sont telles que l'honorable député le déclare, les entrepreneurs auront certainement droit à des égards. Nous ne voulons pas commettre d'injustice à leur égard s'ils ne sont pas à blâmer.

M. PAPINEAU: De nombreuses déclarations sous serment peuvent être produites pour appuyer mes affirmations.

M. GRAHAM: Nous ferons bien de réserver ce crédit, afin de pouvoir le débattre de nouveau.

(Le crédit est réservé.)

Canal de Soulanges.—Réfection de quais, $10,000.

M. ROBB: Où est-on à construire ces quais?

M. REID: Les deux quais en question ont été construits par le département des Travaux publics lors du creusement du canal, et ils sont tous deux en tel état de ruine qu'il y a lieu de les reconstruire entièrement. Comme ils bordent un canal, il semble raisonnable qu'ils soient confiés au département des Travaux publics et du Dominion.

Canal de Soulanges.—Drainage du ravin de Clément, $50,000.

M. REID: Ce fossé qui traverse un lit de glaise très molle, que l'on trouve presque partout le long du canal de Soulanges, nous a toujours causé beaucoup d'ennuis et son entretien a été excessivement coûteux. Les culées en béton de nombre de ponts de fermes traversant ce fossé ont croulé, et les autres ne sauraient beaucoup tarder à crouler eux aussi. Je me proposais de poser des blocs de béton en revêtement au fond et aux talus de cette tranchée, et de renforcer le tablier du pont moyennant une dépense de $40,000. Mais le projet actuellement sur le tapis comprend la pose d'à peu près 7,200 pieds, de tuyaux en béton armé de 4 pieds ½ de diamètre. Cela va entraîner une dépense un peu plus forte, mais une fois ces travaux exécutés, les frais d'entretien seront réduits au minimum.

Canal de Saint-Pierre.—Améliorations, $135,000.

M. KYTE: Combien l'entrepreneur a-t-il reçu?

M. REID: Il lui a été payé à peu près $60,000 jusqu'à présent.

M. KYTE: Je crois que la soumision de l'entrepreneur actuel était pour une somme très inférieure à celle du soumissionnaire voisin?

M. REID: Très inférieure, en effet.

M. KYTE: Au point qu'il lui sera à peu près impossible de réaliser un bénéfice, si l'on admet que les soumissions des autres n'étaient pas pour des sommes exorbitantes. Le ministre a-t-il bien déclaré cet après-midi que les changements projetés au plan impliquaient un surcroît de dépense de $100,000?

M. REID: Voici les chiffres des diverses soumissions: W. H. Weller, $266,887; M. Connolly, $369,040; Haney, Quinlan & Robertson, $395,565; et Brown & Aylmer, $427,525.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures et vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 28 avril 1914.

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

1re LECTURE

Du bill (n° 161), présenté par M. Bradbury, relativement à la Western Life Assurance Co.

RESUME DES ELECTIONS GENERALES.

M. MARCIL: Je désire attirer l'attention du premier ministre et du Gouvernement sur une brochure distribuée aux membres de la Chambre et contenant un résumé des élections générales de 1896, 1900, 1906, 1908 et 1911 et des élections partielles entre le 11 juillet 1891 et le 1er janvier 1914. Ce travail a une grande importance, mais il ne comprend pas toute la période qui s'est écoulée depuis la Confédération. Je demanderai au premier ministre de donner instruction au greffier de la couronne en chancellerie de préparer un résumé semblable pour la période comprise entre 1867 et 1896. Cela donnerait le résultat complet de toutes les élections fédérales de 1867 à 1914, sous la forme d'un livre de référence très commode. Je dois dire qu'il y a très peu de renseignements utilisables relativement aux élections générales ou partielles qui ont eu lieu entre la Confédération et 1896. Je sais personnellement que le greffier de la couronne en chancellerie est le fonctionnaire tout désigné pour préparer un résumé de ce genre. Chaque année de retard augmente les difficultés pour se procurer les renseignements utiles à la préparation de ce travail. Je suis persuadé que le très honorable premier ministre étudiera attentivement cette question et fera en sorte que le travail soit exécuté.

M. BORDEN: Je me ferai un plaisir d'étudier cette proposition.

PROPOSITION DE SECOURS AUX VICTIMES DU NAUFRAGE D'UN NAVIRE DE TERRE-NEUVE.

M. BORDEN: Je désire parler d'une question que j'ai déjà portée à l'attention de la Chambre il y a quelques semaines. Nous avions reçu à ce moment la nouvelle d'un lamentable désastre qui avait frappé un certain nombre de pêcheurs de Terre-Neuve. J'ai alors informé la Chambre que le Gouvernement avait l'intention de déposer une demande de crédits pour $10,000 en vue de porter secours aux familles de ceux qui avaient péri. Depuis lors, nous avons appris que le désastre était plus grand qu'on ne le croyait. Il a été reconnu définitivement que le navire "Southern-Cross" avait été englouti avec un grand nombre d'hommes à bord et que le chiffre des victimes sera deux ou trois fois plus grand que lorsque j'en ai parlé à la Chambre pour la première fois. Dans ces circonstances, je crois que nous serons tous d'accord pour désirer augmenter le crédit. Je saisis cette occasion pour annoncer à la Chambre que nous nous proposons d'augmenter notre offre de $10,000 à $25,000 pour secourir ceux qui ont souffert des suites de ce désastre.

Sir WILFRID LAURIER: Depuis que mon très honorable ami a fait part à la Chambre des intentions du Gouvernement de donner $10,000, les circonstances dont nous avons eu connaissance sont telles qu'elles justifient, d'après moi, cette augmentation de secours et c'est avec grand plaisir que je lui accorde mon appui.

PRETENDUES IRREGULARITES A L'AGENCE MARITIME DE QUEBEC.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai vu dans les journaux d'aujourd'hui des informations disant que certains fonctionnaires du département de la Marine à Québec avaient été suspendus. Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries peut-il nous donner quelques renseignements à ce sujet?

M. HAZEN: La semaine dernière, l'attention du département de la Marine a été attirée sur ce qu'on avait raison de considérer comme des irrégularités commises à l'agence de la marine et des pêcheries à Québec, pendant un certain nombre d'années. En conséquence du renseignement reçu, M. Doutre, l'agent des achats et des marchés du département, a été envoyé à Québec et, comme résultat de l'enquête faite par M. Doutre et des renseignements qu'il a reçus à Québec, il a été chargé temporairement de la direction de l'agence de la marine et des pêcheries de cette ville, quatre fonctionnaires ont été suspendus et une enquête complète doit être instituée immédiatement pour vérifier les accusations qui ont été portées.

Les accusations qui ont décidé le département de la Marine et des Pêcheries à in-

tervenir comportent qu'en 1908 et 1909,—et peut-être antérieurement, tous les détails ne sont pas encore connus,—les bordereaux de paie ont été frauduleusement allongés ou grossis par l'addition de noms fictifs ou de noms de personnes qui, bien qu'à l'emploi du département, ne remplissaient pas les fonctions qui leur étaient assignées sur ces bordereaux. Ceux-ci étaient certifiés par le pointeur, par le comptable de l'agence, par le payeur et envoyés à Ottawa pour être payés.

Ces faits ne me paraissent pas douteux; je crois même qu'ils sont admis par un des employés de l'agence et aussi par le comptable.

Quant au rôle joué par l'agent lui-même, les opinions peuvent différer et il faudra attendre le résultat de l'enquête. Il n'est que juste de dire que M. Béland a déclaré à M. Doutre qu'il ne connaissait rien de l'affaire; d'autres employés prétendent que M. Béland était parfaitement au courant et qu'ils n'ont agi que sur ses instructions. On prétend aussi que ceux qui ont touché cet argent n'en ont pas profité personnellement; l'explication que l'on donne, c'est que l'acheteur du département, à Ottawa, avait refusé d'approuver certaines factures envoyées par l'agence de Québec et que les bordereaux de paye ont été falsifiés et que l'argent ainsi obtenu a été employé à acquitter les factures.

Tout cela implique une conspiration—c'est du moins ce que je suppose, car je ne veux pas préjuger l'affaire. Il a fallu la complicité d'un certain nombre de fonctionnaires et il y a même eu, dans certains cas, des faux en écriture, car les chèques étaient payables à ceux dont les noms étaient sur les bordereaux et ils ont été endossés par quelques-uns avec les noms de ceux à qui ils étaient payables.

L'accusation comporte de plus que l'agence a vendu une certaine quantité de vieux effets et n'a pas rendu compte du produit de la vente. L'explication que l'on donne de cette dernière affaire, c'est que cet argent a été employé pour certaines décorations des bureaux de l'agence. Quoi qu'il en soit, le département n'a jamais été mis au courant; aucun rapport n'a été fait et il n'a pas été rendu compte de l'argent. Je dois ajouter que la somme en jeu est comparativement minime.

Dans les circonstances, nous avons cru sage de demander au Gouverneur en conseil de nommer une commission sous l'empire de la loi des enquêtes pour étudier toute l'affaire. Cette commission, composée de M. Doutre, l'acheteur du département, et d'un fonctionnaire du ministère de la Justice, doit se mettre à l'œuvre immédiatement.

On prétend, et la chose paraît être établie, qu'il ne s'est rien passé depuis 1909 et que toutes les irrégularités récemment mises au jour ont été commises en 1908 et 1909. Mais il y a un autre cas plus récent; c'est celui d'un fonctionnaire du département qui, il y a deux ou trois ans, aurait mis son nom sur le bordereau de paye et se serait fait payer une somme de $20, comme mécanicien. On donne comme explication qu'il n'a pas employé cet argent à son usage personnel et qu'il l'aurait employé à payer certaines dépenses que l'agence aurait faites au Bic, d'après ses instructions, et que le département aurait refusé de ratifier. Le rapport de la commission d'enquête sera déposé sur le bureau de la Chambre aussitôt que nous l'aurons reçu.

CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DU SAINT-JEAN.

L'honorable W. T. WHITE (Ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire porter à votre attention, ainsi qu'à celle du ministre, une question très importante, non seulement pour le Nouveau-Brunswick, mais pour tout le pays, concernant la construction d'un chemin de fer généralement désigné dans notre province sous le nom de chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, mais dont le titre légal est "Chemin de fer de Saint-Jean à Québec." Je regrette d'avoir à saisir la Chambre de cette question un jour que le ministre des Finances se proposait de consacrer à l'étude du tarif, mais je puis être obligé de m'absenter d'un moment à l'autre et je manquerais à mon devoir envers mes commettants si je négligeais de saisir la Chambre de cette importante question.

Nous savons tous que de graves accusations ont été portées contre le premier ministre du Nouveau-Brunswick, par M. Dugal, un membre de la législature provinciale. La première accusation a trait à des concessions forestières. Je n'en dirai rien aujourd'hui, parce que nous avons la promesse du gouvernement du Nouveau-Brunswick qu'un tribunal compétent sera chargé d'instituer une enquête. Nous avons aussi la promesse qu'une enquête sera instruite sur les accusations concernant la compagnie

du chemin de fer de Saint-Jean à Québec. Je n'ai pas l'intention de discuter cet après-midi les faits sur lesquels devront porter ces enquêtes.

Ce que je tiens à discuter, c'est la partie de la question qui concerne le gouvernement fédéral et le Parlement et qui intéresse le pays tout entier. Vous n'ignorez pas, monsieur l'Orateur, qu'il existe un marché sanctionné par différentes lois, par lequel le gouvernement canadien s'est engagé à prendre à sa charge et à exploiter cette ligne, comme partie de l'Intercolonial, du moment que les entrepreneurs seront prêts à en faire livraison. Le Gouvernement s'est même engagé à prendre à sa charge chaque section de la ligne, à mesure qu'elle sera complétée; il s'est engagé à payer à la compagnie propriétaire de la ligne 40 p. 100 des recette brutes et la province du Nouveau-Brunswick devait avoir une hypothèque sur cet argent pour garantir l'intérêt sur les obligations. Le reliquat, s'il y en avait un, devait aller à la compagnie. Puisque c'est le gouvernement fédéral qui doit exploiter cette ligne, en se réservant 60 p. 100 des recettes brutes, les électeurs de ce pays ont tout intérêt à ce que la ligne soit bien construite, à ce que le capital ne soit pas indûment majoré et à ce que les recettes soient suffisantes pour assurer la bonne exploitation de la ligne.

Cet arrangement, auquel j'ai contribué, était tout à l'avantage du Nouveau-Brunswick et du Canada. Si les conditions en avaient été respectées, tout le monde y aurait trouvé son avantage. Ce marché a été fait en 1911, entre le gouvernement canadien et nous pourrions dire le Nouveau-Brunswick, car c'était en réalité le Canada et cette province qui étaient les parties contractantes. Il avait été convenu que la compagnie construirait, à travers le Nouveau-Brunswick, une ligne égale en tous points au Transcontinental et que la ligne irait de Grand-Falls à Saint-Jean. Elle devait être reliée au Transcontinental et se rendre jusqu'au port de Saint-Jean et c'est par cette voie que devait passer tout le trafic du Transcontinental destiné à l'exportation. La ligne devait être, sous tous les rapports, rampes, courbes, etc., égale au Grand-Tronc-Pacifique et au Transcontinental.

Avant l'élection de 1911, il y a eu de nombreux pourparlers entre le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui était alors premier ministre du Nouveau-Brunswick, et le Gouvernement fédéral. Je ne reviendrai pas sur les anciennes histoires qui n'ont guère d'importance sur le point que je tiens à discuter. Il me suffira de dire qu'avant 1911 les parties ne purent s'entendre pour le commencement des travaux. A plusieurs reprises, nous nous sommes cru sous le point de conclure les arrangements, mais la compagnie et le gouvernement du Nouveau-Brunswick ont toujours réussi à trouver une échappatoire. A toutes nos invitations ils répondaient: le mois prochain, la semaine prochaine, demain, et cela a duré jusqu'au 21 septembre 1911. Lorsque le parti libéral quitta le pouvoir, le marché n'était pas encore signé par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, mais du moment que les conservateurs furent appelés aux affaires, tout marcha sur des roulettes. Mais au lieu d'un marché entre le Nouveau-Brunswick et la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, pour la construction d'une ligne comme celle qui était désignée dans la loi de 1911, nous avons eu un marché qui permettait à la compagnie de construire un chemin de fer tout différent—un chemin de fer quelconque.

En outre—et cela était pis encore—cette convention mentionnait certaines annexes alors que le statut ne contenait pas d'annexes. En conséquence, la question donna libre champ à toutes les suppositions. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre à seule fin de débattre ce point, vu que le hansard de l'an dernier contient tous ces détails. J'ai fait allusion aux statuts primitifs et à la loi de 1912. Si mon honorable ami le ministre intérimaire des Chemins de fer veut se renseigner sur ce point, il trouvera la disposition condamnable au chapitre 49 des statuts de 1912, où il est stipulé que ce chemin de fer devra être construit suivant le cahier des charges. Or, le cahier des charges accepté nous est complètement inconnu, sauf si l'on tient compte du renseignement qu'on nous a fourni dans un état déposé au cours de la dernière session.

M. REID: Avez-vous vu le cahier des charges?

M. CARVELL: Non. Je n'ai vu qu'une certaine correspondance. A maintes reprises, j'ai demandé le dépôt des plans et devis, mais le ministre des Chemins de fer m'a toujours répondu que ce serait entreprendre un travail sans fin que de préparer ces plans. Il a ajouté que j'avais entière liberté de me rendre au département pour les examiner. Je n'ai pas de reproche à adresser au ministre des Chemins de fer et des Canaux. Je parle maintenant de l'honorable M. Cochrane, vu que je suppose que le ministre intérimaire des Chemins de fer ne connaît absolument rien de tout cela—il est prêt à agir avec justice en cette

affaire. Il consent à nous fournir tous les renseignements qu'il possède, si nous voulons nous rendre au département, mais vu que ces renseignements étaient nombreux et que je ne pouvais pas les retenir tous dans ma mémoire, je ne les ai pas obtenus. Il y a un an, on a déposé sur le bureau certains états que j'ai moi-même discutés le 3 juin dernier. Mon honorable ami trouvera ce débat, s'il consulte le hansard de cette date. D'après ces états, il semble qu'on a permis à la compagnie d'employer des courbes de 7 degrés et des pentes de 1 p. 100 partout où elle le voulait. Le résultat, c'est qu'elle a construit 117 milles de Gagetown à Centreville; les deux milles de la voie qui passe par Fredericton n'ont pas été bâtis. Je ne veux pas laisser entendre qu'on a parachevé la construction de chacun de ces 117 milles, mais bien que la compagnie a couvert cette distance par le travail qu'elle a fait exécuter. J'affirme, ici, monsieur l'Orateur, que ce chemin de fer ne donne l'idée d'un travail ni de première, ni de deuxième, ni même de troisième classe. Tout ce qu'on peut dire en sa faveur, c'est qu'il a des rails d'acier de 80 livres et qu'on a mis une quantité raisonnable de ballast dans les parties parachevées. Les ponts—quelque peu nombreux soient-ils—doivent être d'acier et les tranchées les plus considérables seront construites en béton. Cela est parfait, quant à sa portée, mais on compte par douzaine les petits ponceaux de fer attaqués par la rouille. Je puis indiquer au ministre un endroit où l'on trouve un ponceau ainsi attaqué et qui passe au-dessous d'un remblai de vingt pieds. Le ponceau est brisé et les convois peuvent très difficilement se rendre plus loin.

A la suite des observations que je lui ai faites, l'an dernier, l'honorable ministre m'a promis de remédier à cet état de choses. Je lui ai dit qu'on ne construisait pas ce chemin de fer d'après le cahier des charges déposés à son bureau. Je lui ai conseillé de ne pas accepter la parole de la compagnie, mais de placer ses ingénieurs sur le tracé, avec mission de faire les levées nécessaires. Je lui ai dit de s'adresser aux entrepreneurs et de s'enquérir auprès d'eux. Je lui ai parlé de ces ponceaux. Je crois qu'on a fait une enquête, mais la difficulté provient de ce qu'au lieu d'obliger la compagnie de changer son tracé de façon à observer le cahier des charges, on a modifié ce cahier des charges à seule fin de les faire convenir à la voie. Je sais qu'on a préparé un nouveau cahier des charges. Ces travaux de parachèvement ont occupé la moitié presque de l'été de 1913. On a arrêté des plans et des devis destinés à faire face aux exigences de l'entreprise, et il y a des douzaines et des douzaines et même des centaines d'endroits—je ne crois pas exagérer dans ce dernier calcul—où les plans indiquent une courbe de tant de degrés, alors que la courbe réelle est beaucoup plus accentuée. On m'informe qu'on a préparé de nouveaux plans qui feront disparaître ces anomalies. Voilà le caractère de cette ligne. Partout où elle a pu le faire, la compagnie a employé une courbe de 7 degrés et un niveau de 1 p. 100. Bien que je n'aie pas moi-même pris le niveau de cette ligne, je puis conduire le ministre à des endroits où les pentes sont plus fortes que 1 p. 100. Si le ministre veut m'accompagner, ou s'il veut me fournir un ingénieur, je lui indiquerai les endroits où ce chemin de fer laisse à désirer, dans le sens que je viens d'indiquer. Il constatera qu'il y a des pentes qui sont plus accentuées que 1 p. 100. Je puis conduire le ministre à des endroits où il peut trouver des courbes de sept degrés au mille et une différence de niveau de ¼ à 1 p. 100. Je puis conduire le ministre à un endroit où il trouvera un marais recouvert d'environ deux pieds de terre et dans la vase duquel on peut enfoncer un poteau de sept pieds de longueur et que n'entoure aucune tranchée.

M. J. D. REID: La ligne, alors, n'est pas terminée?

M. CARVELL: Elle l'est; on l'enlève des mains des entrepreneurs ou de celles des sous-entrepreneurs qui ont convenu de la construire. Le sous-entrepreneur était mon propre frère, et je connais ce dont je parle.

J. D. REID: Mais le Gouvernement n'en a pas encore pris possession.

M. CARVELL: On a payé tout ce qu'on devait au sous-entrepreneur. Je ne parle pas à la légère; j'énonce les faits tels qu'ils sont. Le sous-entrepreneur a reçu le plein montant de sa créance; l'ingénieur se déclare satisfait des travaux; voilà où en sont les choses. Je fais simplement observer au ministre la nature de la voie ferrée qu'il va recevoir et exploiter et au sujet de laquelle il doit remettre à la province du Nouveau-Brunswick et à la compagnie intéressée 40 p. 100 des recettes brutes. Je demande au ministre d'examiner s'il peut faire circuler un train sur une voie semblable et retirer un bénéfice de cette exploitation. Si le ministre veut envoyer un ingénieur ou m'accompagner lui-même, je le conduirai aux

endroits où se produit l'état de choses que je lui signale maintenant. Il peut visiter personnellement ces lieux et s'assurer si j'indique ou non les faits tels qu'ils se produisent réellement.

L'autre point important se rapporte au tracé de cette voie ferrée. Ainsi que je l'ai dit, il y a quelque temps, lorsque ce projet fut conçu, la ligne devait s'étendre de Grand-Falls à Saint-Jean (N.-B.). Elle devait servir de débouché au trafic du Grand-Tronc-Pacifique destiné à l'exportation du port de Saint-Jean (N.-B.). Si mon honorable ami veut consulter les statuts de 1912, au chapitre 48, "Loi autorisant des subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer et des ponts qui y sont mentionnés," il constatera que cette subvention est ainsi conçue—paragraphe 2 de l'article 2:

Pour une ligne de chemin de fer de 228 milles au plus, de Saint-Jean à Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de fer sur la rivière Kennebecasis, à ou près la pointe Perry, et de deux ponts de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, l'un à ou près Mistake et l'autre à ou près Andover; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1er, item 12, n'excédant pas en totalité 228 milles.

La subvention primitive se rapportait à un chemin de fer de Grand-Falls à Saint-Jean (N.-B.) et ceci n'était que le vote répété de la subvention que la Chambre avait accordée, en 1910, pour une voie ferrée semblable. Si le ministre veut prendre la loi de 1913 autorisant des subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer, il trouvera ce qui suit au paragraphe 4 de l'article 2 du chapitre 46, au statut qui a remplacé celui dont je viens de parler:

A la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, pour une ligne de chemin de fer depuis Andover jusqu'à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean, à ou près Mistake, et d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean, à ou près Mistake, et d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis, à ou près Pointe-Perry, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 2, n'excédant par 200 milles.

Autrement dit, ce Gouvernement, en renouvelant la subvention, en 1913, a retranché la partie de la ligne comprise entre Andover et Grand-Falls. Il a rendu impossible les raccordements avec le Grand-Tronc-Pacifique; or, si ces lignes ne peuvent avoir de raccordements avec le Grand-Tronc-Pacifique, elles ne rapporteront pas assez pour acquitter le coût de la graisse destinée aux essieux des locomotives et des wagons. J'estime que l'Intercolonial perdra annuellement des centaines de milliers de dollars, s'il tente d'exploiter cette ligne comme entreprise locale. Bien que ce chemin de fer traverse une région fertile et bien peuplée, la partie la plus productive du Nouveau-Brunswick, il servirait simplement au transport des produits de la ferme de ce territoire, parce que, dans cette partie du Nouveau-Brunswick, on ne trouve véritablement pas de bois marchand. Il ne servirait qu'aux cultivateurs et, traversant une grande partie du Nouveau-Brunswick, d'Andover à Saint-Jean ou seulement à Westfield, sur le Pacifique-Canadien, si je comprends bien l'intention des auteurs de ce projet, les intéressés ne pourraient exploiter ce chemin de fer sans encourir une perte de centaines de milliers de dollars. Le seul moyen d'assurer une sécurité parfaite, au point de vue de la province ou à celui du Canada tout entier, c'était de faire passer dans la pratique l'idée conçue à l'origine d'exploiter ce chemin de fer de Grand-Falls à Saint-Jean (N.-B.).

Nous avons protesté contre ce projet. Je puis dire que nous connaissons les amis que nous avions au Nouveau-Brunswick, peut-être mieux que ne les connaît l'honorable ministre; nous connaissions l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), l'honorable représentant d'York (M. McLeod) et les personnes qui parcouraient alors la province du Nouveau-Brunswick, et, en l'année 1912, lorsque ce Parlement a voté $1,000,000 pour aider à l'exécution de cette entreprise, il y eut une protestation dont je parlerai tout à l'heure. Mon honorable ami de Victoria-Madawaska (M. Michaud) qui représente un comté que traverse cette partie de la ligne, a proposé qu'on réservât au moins $250,000 de ce $1,000,000 pour bâtir un pont sur la rivière Saint-Jean, à Andover, ouvrage nécessité par le raccordement avec Grand-Falls. Nous en avons ainsi agi parce que nous ne croyions pas qu'on eût l'intention de se rendre jusqu'à Grand-Falls. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, en sa façon la plus mielleuse—et cela dit beaucoup—a assuré le comité—car la Chambre siégeait alors en comité général—qu'il était inutile de faire des démarches semblables; qu'il était personnellement certain que cette voie ferrée se rendrait à Grand-Falls, et il a demandé au comité d'ignorer les vantardises de l'honorable représentant de Victoria-Madawaska et celles de l'honorable député de Carleton.

On jetait simplement de la poudre aux yeux des gens; on se répandait en promesses avec la certitude que le chemin de fer ne serait pas construit. Voilà ce qu'on

nous chante depuis trois ou quatre ans, et chaque fois que nous signalons ce qu'il y a d'inique dans la manière d'agir du Gouvernement, on nous accuse de chercher à empêcher la construction de cette voie ferrée. C'est ainsi que tous les journaux conservateurs du Nouveau-Brunswick annonceront demain que Carvell fait encore des siennes et cherche à faire avorter le projet. Je connais ce jeu-là; je sens presque que l'on s'occupe déjà de fabriquer cette nouvelle à la tribune des journalistes.

Mais nous parlons en parfaite connaissance de cause. A ce moment-là, c'est le ministre de la Marine et des Pêcheries qui dirigeait les délibérations; il s'opposa à l'adoption de l'amendment déposé par mon honorable collègue de Victoria-et-Madawaska. Le lendemain, l'ordre du jour appelait la 3e lecture du bill et, en l'absence de mon honorable ami, je proposais l'adoption du même amendement et le faisais mettre aux voix, ainsi qu'on peut le constater en se reportant aux "Débats" de 1912. Cet amendement était rejeté.

Ce que nous craignions en 1912 arriva en 1913; en effet, lorsque furent déposées les résolutions relatives aux chemins de fer, nous constatâmes que la partie de la ligne allant de Grand-Falls à Andover n'y était pas comprise et que, partant, il n'y aurait pas lieu de construire les ponts en question. Eh bien! mon honorable ami de Victoria-et-Madawaska (M. Michaud) revenait encore à la charge, appelant là-dessus l'attention du ministre des Chemins de fer, lui demandant pour quelle raison on avait retranché la subvention des 25 milles de voie ferrée entre Andover et Grand-Falls, et le priant de dire ce que cela signifiait. Le ministre des Chemins de fer lui répondait en somme—on s'en convaincra en se reportant aux "Débats" de 1913, compte rendu de la séance du 3 juin—qu'il devait être conclu une sorte d'arrangement pour obtenir le droit de circulation sur la ligne du Pacifique-Canadien entre ces deux endroits. Comme on devait retrancher la subvention et qu'on ne se proposait pas de construire le chemin de fer, je demandai alors au ministre des Chemins de fer s'il allait retenir une partie des sommes destinées à la construction des ponts, et il me répondit qu'il n'y manquerait pas. Je lui dis alors aussi poliment que je pus que je n'en croyais rien, et qu'un mois ne se serait pas encore écoulé, que l'on verrait ces gens-là venir réclamer cet argent. Voici la déclaration catégorique que fit M. Cochrane—je donne lecture de tout le contexte:

[M. Carvell.]

M. CARVELL: Le ministre se rappellera qu'à la dernière session le Parlement autorisait une avance de $1,000,000 au chemin de fer de Saint-Jean à Québec dans le but d'aider à la construction de trois ponts. Advenant la conclusion de l'arrangement projeté avec le Pacifique-Canadien, il ne sera pas nécessaire de construire le pont d'Andover.

M. COCHARNE: Pour le moment, du moins.

M. CRAVELL: Le ministre paiera-t-il le $1,000,000 à la compagnie ou gardera-t-il une partie de cet argent?

M. COCHRANE: Non; la subvention est destinée à trois ponts, et nous ne serons pas autorisés à en verser le montant s'il ne s'en construit que deux. Nous devrons en déduire la partie qui est destinée au pont d'Andover.

M. CARVELL: Je suis fort aise d'apprendre cela; mais je tiens à dire au ministre que d'ici à un mois, la compagnie viendra demander que cette somme de $1,000,000 soit destinée aux deux ponts de Mistake et de Kennebecasis, et, ce qui plus est, qu'il fera droit à sa demande.

M. COCHRANE: L'honorable député en sait peut-être plus long que moi, mais le ministre n'accédera pas à pareille demande.

Le ministre y a-t-il accédé? C'est de $1,000,000 qu'il s'agissait alors; eh bien! Je dois avouer que je ne connaissais pas les membres de cette compagnie aussi bien que je pensais, puisque ce n'est plus $1,000,000 qu'il leur faut, mais bien $3,000,000, et qu'ils vont les obtenir—c'est du moins ce que je crains.

M. MURPHY: On jette l'argent par les fenêtres.

M. CARVELL: C'est précisément ce que le Gouvernement fait de cet argent, et c'est pourquoi je tiens à mettre le ministre intérimaire des Chemins de fer au fait de tous les détails de cette affaire. Au cours des trois ou quatre dernières années, les promoteurs du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean ont mené les choses assez rondement au Nouveau-Brunswick. Ils ont obtenu une double subvention de $6,400 par mille, encaissé tout l'argent auquel ils avaient droit et même beaucoup plus que cela, je crois. Mais je n'en blâme pas le ministre des Chemins de fer, car je sais qu'il les a tenus en laisse aussi fermement qu'il pouvait et qu'il a même refusé l'argent qu'ils voulaient obtenir. Il est vrai qu'il est tenu de leur verser certaines sommes conformément au certificat que l'on fournit au ministère, mais je ne crois pas qu'il existe la moindre entente entre le ministre et ces gens-là, et je suis persuadé que s'il avait ses coudées franches, tout se passerait au grand jour et de la façon la plus irréprochable. C'est une observation que je crois devoir faire en l'absence de l'honorable ministre, ne fût-ce que pour rendre hommage à sa manière

d'agir à mon égard chaque fois que j'ai eu l'occasion d'aller lui demander des renseignements.

Je ne sache pas que l'on ait versé une trop grande partie de la subvention parce que le chemin de fer, une fois terminé, reviendra bien, je crois, à $21,400 par mille, chiffre qui donne droit à la double subvention. La législature du Nouveau-Brunswick a de plus garanti les obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $25,000 par mille de sa voie ferrée, ce qui porte à $31,400 par mille la somme de l'aide qui lui est accordée.

La loi votée par la législature du Nouveau-Brunswick, en 1910, portait que l'on pourrait vendre ces obligations soit en bloc, soit en petites quantités, mais il va sans dire que la compagnie les vendit toutes d'un même coup. Aux termes de cette même loi, les obligations ne devaient pas se vendre à moins de 98; mais dès que les Américains rusés auxquels on a livré la province du Nouveau-Brunswick se furent aperçus que l'opération leur permettrait difficilement de faire le carottage sur lequel ils comptaient, ils s'adressèrent à la législature et ne tardèrent pas à en obtenir une loi les autorisant à vendre les obligations à 95.

M. LEMIEUX: Qui est-ce qui fit cela?

M. CARVELL: L'assemblée législative du Nouveau-Brunswick. Le représentant d'York (M. McLeod) peut vous dire à l'instigation de qui cela fut fait.

M. GAUVREAU: Etait-il là?

M. CARVELL: Sans doute. On permit à ces spéculateurs de vendre les obligations à 95. Ceci se passait en 1912, et il n'existait alors aucune raison de vendre à 95 des obligations garanties par le Nouveau-Brunswick et portant intérêt à 4 p. 100.

M. LEMIEUX: Aux Yankees?

M. CARVELL: Je vous parlerai des Yankees un peu plus tard. En 1909 ou 1910, était constituée en corporation, dans la province du Nouveau-Brunswick, la compagnie connue sous le nom de St. John Valley Railway Company et composée de citoyens de la région qui n'étaient peut-être pas des capitalistes, mais assurément des personnes honorables appartenant aux deux partis politiques et tenant sincèrement à la construction de ce chemin de fer. De toutes les lignes de chemin de fer dont l'établissement est projeté au Canada ou qui y sont en voie de construction, il n'en est aucune dont le besoin se fasse aussi impérieusement sentir que celle de Grand-Falls à Saint-Jean.

Je remarque que le ministre du Commerce me prête l'oreille; j'en suis bien aise, car il est bien au fait de toute la question. Il connaît le passé des gens qui habitent le long du tracé de ce chemin de fer, il est au fait des conditions qui prévalent par là et sait ce que les gens ont dû endurer, car il a représenté deux des circonscriptions qui se trouvent sur le parcours de ce chemin de fer: les comtés de King et d'York, pour lesquels cette question a un intérêt vital. Depuis 125 ou 130 ans, cette partie de la province est habitée par des loyalistes de l'Empire-Uni, qui, si je ne me trompe, constituent aujourd'hui le plus précieux élément de notre population. Habitant à vingt-cinq ou trente milles des voies ferrées, les colons n'avaient aucun moyen de communication pendant l'hiver, ce qui les assujétissait aux plus graves inconvénients. Cet état de choses a prévalu dans les comtés de King, de Queen et d'York. Nulle part au Canada le besoin de lignes de chemins de fer ne se fait aussi impérieusement sentir que là où l'on s'occupe d'établir la ligne dont je parle en ce moment.

Aux débuts de l'entreprise, chacun se donnait la main, tous s'employaient au triomphe de la cause commune. En vue de la construction de ce chemin de fer, il s'était, je le répète, formé une compagnie dont les membres étaient des citoyens de la région. Mais dès que la réalisation du projet fut devenue chose à peu près certaine, on put constater la mise en jeu de certaines influences. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous exposera sans doute cet aspect particulier de la question, car nul n'est mieux que lui en mesure de le faire. Qu'il me suffise de dire qu'en 1910 on faisait venir certain personnage des Etats-Unis: M. Arthur R. Gould, pour lequel je n'ai que de l'admiration. C'est un yankee brillant, malin et très laborieux; il est de force à se faire un jeu d'hommes tels que le ministre de la Marine et des Pêcheries et le représentant d'York (M. McLeod), à les pétrir comme pâte; à exiger et obtenir d'eux une garantie d'obligation jusqu'à concurrence de $25,000 par mille, ainsi que le droit de vendre les obligations à 98; à se faire autoriser, au bout de deux ans, à vendre ces mêmes obligations à 95; à obtenir sans peine une nouvelle garantie d'obli-

gations jusqu'à concurrence de $10,000 par mille afin de pouvoir faire négocier l'affaire à New-York, par l'entremise d'un nommé Lisman; à revenir encore à la charge, comme il faisait il y a quelques semaines, en disant que la loi ne lui ayant pas permis d'atteindre son but et que n'ayant pu prélever les capitaux qu'il lui fallait, on ferait bien de lui accorder une garantie supplémentaire de $10,000 par mille.

Il a obtenu cela, aussi, de sorte qu'il a maintenant reçu $35,000 de bons. Il n'était pas satisfait de la dernière émission à 4 p. 100, et il les a eus à 4½ p. 100. Si M. Gould ne mérite pas quelque louange, je ne sais pas qui le mérite. Un homme qui peut venir dans la province du Nouveau-Brunswick et tordre le gouvernement et la législature de cette province autour de son doigt, et saigner notre peuple de cinq ou six millions, est un homme de quelque importance. Pourquoi a-t-on amené M. Gould? Avant l'élection de 1911, nous avions décidé que cette ligne serait exploitée par l'Intercolonial. Mon honorable ami est merveilleusement porté vers le Pacifique-Canadien. Lorsque cette compagnie a été autorisée, en 1910, rien ne pouvait faire, sauf un réseau électrique. Comme M. Gould représentait le Pacifique-Canadien dans l'état du Maine, on l'a importé au Nouveau-Brunswick; puis il est devenu le seul homme sur terre avec lequel mes honorables ami voulussent faire affaires; et ils lui ont donné tout ce qu'il désirait. En 1911, M. Malcolm, un constructeur de chemins de fer qui avait construit l'Intercolonial, un réseau de 112 milles, sur une garantie d'obligations à $8,000 du mille et avec une subvention de $6,400 du mille, et qui avait financé lui-même le reste du réseau avec l'aide des propriétaires et administrateurs du "Mail and Empire,—hommes de moyens qui savaient comment manœuvrer leurs moyens,—a offert de prendre les garanties d'obligations et les subventions, et de construire le réseau selon l'étalon de l'époque, qui était l'étalon du Transcontinental. Toutefois, il a fait rire de lui d'une façon méprisante par mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries. Le Gouvernement n'a pas voulu l'entendre; il a à peine consenti à lui donner des réponses polies, et on l'a virtuellement chassé de Frédéricton. Dans l'opinion du Gouvernement, le réseau devait être confié à Gould, et il lui a donné un acte d'autorisation en 1910, alors que quatre autres personnes respectées et responsables habitant le Nouveau-Brunswick lui étaient associées.

[M. Carvell.]

Après l'élection de 1911, lorsque le parti conservateur est venu au pouvoir, voyant des mirages de millions et possédant tout sous la main, la danse a commencé. Il y a eu un procès important dans la ville de Saint-Jean, où demeure un homme du nom de J. D. Seely, gentilhomme honorable, droit, estimable, et de quelque habileté financière. Son seul défaut, autant que je sache, est d'être libéral; et il a naturellement fallu l'élaguer, car il n'aurait pas été bien de le tolérer. Voici comment on l'a éconduit. Mon honorable ami le député d'York, N.-B. (M. McLeod), reçoit dans les tribunaux le mérite d'avoir préparé la chose. M. Gould a fait requête à la législature pour obtenir certains amendements à son acte d'autorisation. Il y a une règle, à la législature du Nouveau-Brunswick, qui veut qu'un avis soit donné dans les journaux, etc., mais on n'a pas donné d'avis sur la véritable portée de la proposition de loi.

M. McLEOD: Est-ce une loi de 1912?

M. CARVELL: Oui, chapitre 18. La loi primitive datait de 1910, chapitre 52, qui comporte seize articles. Le but de la loi de 1912 était d'amender la loi de 1910 et d'ajouter certains articles. L'article 17, sans importance, a été ajouté; puis on a vu l'intervention subtilement italienne de mon honorable ami le député d'York (N.-B.), et du premier ministre, selon les témoignages déposés sous serment devant les tribunaux de Saint-Jean, la semaine dernière. L'article est ainsi conçu:

> Personne, après l'adoption de cette loi d'amendement, ne sera directeur de la compagnie, à moins d'être actionnaire porteur de cinquante actions de la compagnie, qui ont été payées au comptant et non autrement à leur pleine valeur au pair.

Malheureusement, M. Seely n'était pas dans cette posture, car il n'avait pas payé ses cinquante actions au comptant. On a ajouté l'article 19, ainsi libellé:

> Les actions émises de la compagnie, qui avaient été payées pleinement le 10e jour d'avril de l'an de grâce 1912, à leur pleine valeur au comptant au pair et non autrement, constitueront, dès le jour de l'adoption de cette loi d'amendement, la masse de l'émission d'actions de la compagnie.

Cette loi a été adoptée le 20 avril 1912 et stipulait que ceux-là seulement qui avaient vraiment souscrit et payé leur argent jusqu'à concurrence de $5,000 le 10 avril étaient éligibles comme directeurs de cette compagnie; et comme M. Seely ne possédait pas ces qualités, on l'a éconduit. On a donné une preuve assermentée, à Saint-Jean, à l'effet que Fleming et McLeod

étaient les instigateurs de cette besogne. Je n'en sais rien, car je n'étais pas là; je me contente de donner la preuve assermentée telle que publiée dans un journal de Saint-Jean. Voilà comment ils ont conduit cette affaire. Comme c'était un bill privé, on ne pouvait pas ajouter ces articles (page 3116) parce qu'on n'en avait pas donné avis. En conséquence, on en a fait un bill du Gouvernement; on a pu le faire passer sans avis et rejeter M. Seely; puis M. Gould a eu toute l'affaire en main propre. Toutefois, il a craint des ennuis et il a cherché à régler la chose avec M. Seely. En premier lieu, il a donné son billet de $4,000 à M. Seely, et l'a payé. Puis il lui a donné le billet du chemin de fer Saint-Jean à Québec pour $12,000. Il est important de se remémorer les noms différents, car ils se ressemblent à tel point qu'on les confond parfois. Ce billet était endossé par la Quebec and St. John Construction Co. M. Seely a vendu le billet à M. Nagle, un homme marquant de Saint-Jean. La compagnie a refusé de payer le billet à l'échéance. M. Nagle a poursuivi, l'affaire a été instruite il y a une quinzaine, le procès a été ajourné jusqu'hier, et je suppose qu'on l'a réglé avant l'heure présente.

Le point en litige devant le tribunal était que M. Seely avait obtenu l'endossement de la Quebec and St. John Construction Company par de fausses représentations. On ne nie pas que le billet ait été donné ni que M. Seely l'ait endossé en le remettant à M. Nagle comme transaction d'affaires régulière; mais on prétend que d'une façon ou d'une autre la Quebec and St. John Construction Company avait été induite en erreur en endossant le billet, et elle maintient en conséquence qu'elle n'est pas responsable. Une preuve très importante est devenue publique dans ce procès. Selon la loi, la subvention fédérale avait été accordée au chemin de fer de Saint-Jean à Québeec—pas au chemin de fer mais à la compagnie. La compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec a été autorisée en 1910; sa loi a été modifiée en 1912 par la législature du Nouveau-Brunswick, et c'est la compagnie qui a chassé les directeurs canadiens pour ne laisser que les directeurs yankees et un homme du nom de Ross Thomson, qui est, je crois, d'origine canadienne, mais qui avait été attiré ici par M. Gould. Il importe peu de savoir ce que sont les directeurs de la compagnie, car ils n'ont rien.

Mes amis parlent des connaissances financières de Mackenzie et Mann. Mais ce ne sont que des enfants d'école en comparaison avec ces gens du Nouveau-Brunswick. La compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québeec, avec le consentement et à la connaissance du gouvernement conservateur du Nouveau-Brunswick, a fait cession des actions à un homme du nom de—j'ai oublié son nom; peut-être mon honorable ami d'York (M. McLeod) peut le donner, car ces choses lui sont plus familières qu'à moi. En tous cas, cet homme est commis dans les bureaux de M. Gould. Il a fait cession de toutes les actions de la compagnie, $2,000,000—toutes les obligations, toutes les subventions, toutes les entreprises adjugées aux compagnies de construction pour construire le réseau—à la Quebec and St. John Construction Company. Maintenant, la Quebec and St. John Construction Company n'a pas M. A. R. Gould pour président, mais elle a le fils de M. A. R. Gould. Et le fils de M. A. R. Gould et ses associés américains sont les gens qui prennent notre bon argent et l'apportent à New-York; et la ligne est construite de New-York. Nous ne pouvons pas enquêter sur cette affaire, car l'argent est globalement remis à la maison new-yorkaise, et c'est cette maison qui mène vraiment la danse. J'ai prouvé mon assertion à l'effet que Mackenzie et Mann sont dans la classe des bébés en fait de finance, comparés à ces gens-là. Car, tout en prétendant que Mackenzie et Mann, ou le Canadian-Northern—je n'en sais rien, je n'en parle que comme d'un racontar courant—font cession de leurs obligations et de leurs subventions à la Mackenzie and Mann Construction Company, la Mackenzie and Mann Construction Company vit toujours bien au Canada, et vous pouvez l'atteindre et savoir ce qu'elle fait. Mais le parti conservateur du Nouveau-Brunswick remet des millions à une maison américaine qui fait affaires à New-York, et dont les livres sont à New-York.

Nous allons chercher à faire enquête sur cette affaire. Je sais que nous aurons beaucoup d'ennuis en cherchant à avoir ces livres. Je vois que mon très cher ami, M. Flemming, le premier ministre du Nouveau-Brunswick, vient de se rétablir un peu d'une maladie récente et qu'il peut faire un voyage à New-York—probablement dans l'intérêt de sa santé; mais je crois que tout député, à la suite des faits que je viens d'énumérer, peut comprendre la véritable raison du voyage de ce monsieur à New-York. Et je ne doute aucunement que si jamais nous apportons ces livres devant les tribunaux, nous les trouverons remaniés de belle façon.

Mais nous les aurons si la chose est possible.

M. EMMERSON : En vertu de quel acte la compagnie de construction de Saint-Jean à Québec a-t-elle sa charte?

M. CARVELL : En vertu de l'acte des compagnies à fonds social du Canada. J'ai les faits ici, et, vu que mon honorable ami les a demandés, je les lui donnerai. Je trouve dans un tableau synoptique des lettres patentes, à la page 47, je crois, du dernier rapport, ce qui suit:

Quebec & St. John Construction Company, Limited.
Autorisée le 10 mai 1912.
Capital $1,000,000.
Nombre d'actions 10,000.
Chiffre de chaque action $100.
Membres de la compagnie.—Charles Austin Barnard, avocats et C. du R.; Leopold Barry, avocats; Edward Denis Maguire, comptable; Woltomar Hector Huhn Hume, secrétaire; et Charles Francis Adams, sténographe, tous de Montréal, Québec.
Premiers directeurs ou directeurs provisoires.—Charles Austin Barnard, Leopold Barry et Edward Denis Maguire.
Bureau chef.—Cité de Montréal, Québec.
But de la compagnie.—Voir p. 4297, "Gazette du Canada", 1911-12.

On ne peut pas faire d'erreur en disant que pas une de ces personnes n'a aujourd'hui d'intérêt dans cette compagnie. Ainsi que je l'ai dit, le président est le fils de M. A. R. Gould. Je crois que M. Ross Thomson, qui remplit la double charge de secrétaire de la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec et d'ingénieur en chef de la ligne, est aussi directeur de la compagnie de construction de Québec et Saint-Jean.

Or, nous avons vu que jusqu'à ce jour cette compagnie américaine a touché $2,728,000 des deniers sonnants de la province du Nouveau-Brunswick qu'elle utilise comme elle l'entend à New-York; et qu'un peu plus de $500,000, j'ai oublié le chiffre exact, des octrois du Gouvernement fédéral ont été payés à la même compagnie qui a construit ce tramway. M. Dugal prétend, et je suis certain qu'il est en état de prouver son assertion, qu'une partie de cet argent n'a pas été appliquée à la construction de la ligne mais, ainsi que je l'ai dit, c'est là une chose qui sera jugée par un autre tribunal. Mais afin de montrer que M. Dugal ne procède pas à tâtons, afin de montrer qu'il a de bonnes raisons a donner pour la confiance que l'on a en lui, je veux donner à cette Chambre l'estimation réelle d'une section de cette ligne au sud de Frédéricton. Nous avons des faits certains, et savons ce dont nous parlons. On vous dira que la partie du chemin de fer de Frédéricton à Gagetown est la partie la plus coûteuse, parce qu'on le construit au type de .04 p. 100. Il est vrai qu'on le construit avec des rampes de .04 p. 100 dans une direction et de .06 p. 100 dans l'autre, excepté dans deux ou trois endroits où on a fait des changements. Mais la ligne suit les bords du fleuve Saint-Jean, et sur toute la longueur des 28 milles de ce chemin de fer il y a flux et reflux. La marée monte en amont de la ville de Frédéricton. De sorte que si vous faites assez de courbes vous ne pouvez manquer de construire une ligne avec des rampes faciles. Mais cette voie est si tortueuse que le premier homme qui a protesté auprès du Gouvernement fédéral actuel est celui qui était alors député d'York, aujourd'hui M. le juge Crockett. Il a protesté dans une lettre adressée au Gouvernement en 1912. J'ai lu cette lettre lors d'un débat dont il a été fait mention précédemment. Les honorables députés la trouveront dans le hansard de 1913 à la page 11677. Lorsqu'il représentait dans cette Chambre le comté d'York, M. Crockett crut qu'il était de son devoir de faire connaître au Gouvernement l'état réel des choses.

Je tiens à la main les estimations de travaux exécutés sur cette ligne jusqu'à la fin de l'année 1913, et il n'y a rien eu de fait depuis ce temps-là, car à cette date elle était virtuellement terminée. Et veuillez vous rappeler, monsieur l'Orateur, qu'il est très difficile de découvrir ce que cette ligne a coûté, parce qu'elle a été exécutée par trois entrepreneurs différents, qui doivent la mettre en état d'être acceptée par le chemin de fer Intercolonial. La compagnie avait pris à sa charge les rails et les pièces d'éclissage, les traverses, les ponts, l'enplacement de la voie, les travaux d'art et les maisons de gare. A ces exceptions, tout le reste est fourni par les entrepreneurs. Les entrepreneurs de cette section de la ligne sont J. H. Corbett et fils. M. Corbett est un entrepreneur bien connu. Il a construit la section n° 1 du Transcontinental. Il est —ou entrepreneur ou sous-entrepreneur,— sous-entrepreneur, je crois, des travaux du canal Welland. C'est un homme qui possède une haute réputation dans le monde des entrepreneurs de chemin de fer au Canada, un homme qui sait exactement ce qu'il fait et comment le faire. Voici l'estimation des travaux exécutés jusqu'en 1913:

Résidence n° 11—d'Oromocto à Upper-Gagetown.

Dressement, 77.37 acres à $40	$ 3,094 80
Essartement, 6.28 acres à $150	942 00
Roche compacte, 20,678 verges cubes à $1.25	25,847 50
Autres matériaux, 163,716 verges cubes à 30c	50,314 80
Roche d'emprunt, 2,184 verges cubes à $1	2,184 00
Transport par train, 12,703 verges cubes à 40c	5,081 20
Excès de transport, 1,023,415 verges cubes à 1c	10,234 15
Pose des rails, 10.66 milles à $400.	4,264 00
Ballast, 19,200 verges cubes à 40c	7,680 00
Béton, 490.56 verges cubes à $8	3,924 48
Béton à Street's-Creek, 300 verges cubes à $8	2,400 00
Excavation de ponceaux:	
Sèche, 89 verges cubes à 50c	44 50
Mouillée, 529 verges cubes à $1	529 00
Clôtures, 7,116 perches à $1	7,116 00
Barrières, 45 à $7	315 00
Ligne de télégraphe, 11 milles à $100	1,100 00
	$125,070 43

Cela fait un total de $125,070.43 pour 10·7 milles de ligne. Je suis allé sur le terrain avec une personne qui s'y entend très bien, et je vais donner à la Chambre un tableau de ce que la compagnie elle-même a fourni, et de ce qu'il faudra pour terminer cette partie de la ligne:

Maisons de gares sur soles 2 à $2,000	$ 4,000
Madriers pour croisements de routes, 9 à 1,000 pieds	180
Incignes de croisements de routes, 9 à $5.00	45
Garde-bestiaux, 9 à $25	225
Réservoir pour eau, 1 à	$ 3,000
Pour compléter le remplissage à Street's Creek, 25,000 verges cubes à 40 cents.	10,000
Voies d'évitement, 2 de 1,800 pieds de longueur. Voies de garages ordinaires, 2 de 500 pieds de longueur, 4,600 pds.	5,000
Emplacement de la voie, $1,000 par mille.	10,000
Dormants, 30,000 à 40 cents	12,000
Rails et pièces d'éclissage, 13,354 tonnes à $33	44,068
Boulons, chevilles, etc., $500 par mille	5,269

En examinant ces tableaux, je vois qu'il manque deux choses et, par crainte que les amis me blâment, je mentionnerai ces deux omissions. Je ne crois pas que les rails pour les voies d'évitement soient comprises dans ce tableau et naturellement les travaux d'art non plus. Les rails ne peuvent pas coûter plus que $400 du mille; et si vous ajoutez les travaux d'art aux rails, vous ne pouvez guère augmenter les travaux de la ligne de plus de $1,500 du mille. Le coût total, ainsi que je l'ai dit, est de $219,448.43. Si vous divisez cela par 10·7, vous obtenez $20,509.20, comme coût par mille. Si vous ajoutez $1,500 par mille, pour les rails et les travaux sur les voies d'évitement, vous arrivez presque à $22,000 par mille. Or, cette compagnie touche $31,400 de notre bon argent, à l'exception d'un petit escompte et quelques intérêts qu'il lui faudra payer pour la construction, et le gouvernement du Nouveau-Brunswick a donné, en outre de ce qu'elle a déjà eu, $10,000 par mille. La compagnie construit ces dix milles de chemin pour environ $22,000 le mille. Elle a déjà fait un profit net de $7,000 ou $8,000 par mille en bons deniers, et la législature du Nouveau-Brunswick vient de voter un autre $10,000 par mille qui ira dans le gousset de ces grapilleurs américains et canadiens. Ces dix milles de ligne leur donnent un profit de $18,000 par mille ou $180,000 pour les dix milles.

M. J. D. REID: Mais nous avions raison, n'est-ce pas, de payer double subvention?

M. CARVELL: J'admets que vous en aviez le droit. Je suis convaincu aussi que le ministre des Chemins de fer a suivi cette affaire aussi près que possible, et je suis convaincu qu'il n'a pas payé un sou que d'après les chiffres fournis à son département. Je crois même, connaissant comme je le connais celui qui représente le ministre dans ces travaux (M. Taylor), que les chiffres aussi sont exacts. Je sais que la compagnie a trompé M. Taylor; je sais qu'on ne l'a pas renseigné correctement. Je sais que M. Taylor n'a pas pu faire un rapport exact au Gouvernement; mais je crois absolument qu'il est honnête et qu'il a essayé de tenir son chef bien renseigné.

M. J. D. REID: Nous n'avons payé que sur les certificats de M. Taylor.

M. CARVELL: Je crois cela. Bien que j'ose dire que les chiffres de M. Taylor ne soient pas exacts, je ne le blâme pas, parce qu'il était obligé de s'adresser à la compagnie de chemin de fer pour avoir les chiffres ou une grande partie du moins. Je ne prétends pas que la ligne peut être complétée en entier à un prix aussi bas que ces dix milles peuvent l'être, mais je dis que les 117 milles ne coûteront pas $28,000 ou $29,000 du mille. Ce ne sont pas les obligations, mais des espèces sonnantes provenant de ces obligations, et des octrois d'environ $28,000 par mille, que l'on donne à la compagnie, et pourtant elle doit aujourd'hui aux entrepreneurs entre $200,000 et $300,000. Je tiens de la meilleure source qu'il faudra $500,000 ou $600,000 pour finir ces 117 milles de ligne. A part les $28,000 par mille que la compagnie a déjà reçus, il faudra, si je suis bien informé, dépenser encore $500,000 ou $600,000 pour

compléter la voie et, comme la compagnie doit à ses entrepreneurs $200,000 ou $300,000, cela fait une somme de $700,000 ou $800,000 en bon argent que le peuple du Canada aura payé à cette bande de Yankees de New-York qui viennent de nouveau dire à la législature du Nouveau-Brunswick: Donnez-nous encore de l'argent ou nous ne finirons pas la ligne.

Cette voie traversant le territoire habité par la population que je représente, je serais criminel de ne pas signaler ces faits à la Chambre et plus spécialement au ministre des Chemins de fer et au ministre du Commerce. J'ai confiance qu'on va les considérer sérieusement et les juger d'une façon impartiale. Je ne parlerai pas du coût de cette voie, car il doit en être question devant un autre tribunal. Mon honorable ami peut vérifier mes dires en s'adressant à la compagnie. Non content de lui indiquer la source de mes renseignements, je lui livre le document lui-même. Qu'il aille demander aux ingénieurs de cette compagnie ou à James H. Corbett si mes chiffres sont exacts. Je sais que certaines parties de cette voie vont coûter plus cher que ne le démontrent les chiffres donnés. Je puis juger de la construction de chaque mille de la partie de cette voie qui s'étend de Woodstock à Centreville, distance de vingt-six milles. Cette partie-là passe dans mon propre comté, sur le homestead où je suis né, où demeurent ma mère et mes frères, et où l'on me voit toutes les semaines quand je suis au Nouveau-Brunswick.

M. J. D. REID: Quels sont les dix milles au sujet desquels l'honorable député se plaint?

M. CARVELL: C'est la section n° 11. Elle s'étend de Oromocto à Upper-Gagetown. Je sais que certaines parties de cette voie vont coûter plus de $28,000 par mille; que plusieurs milles ont coûté beaucoup moins; que toute la voie, de puis Woodstock en allant vers le nord, n'aura pas coûté plus de $28,000 par mille quand elle sera achevée. Je sais que la compagnie a reçu de ce Gouvernement et de la législature du Nouveau-Brunswick $28,000 par mille, en argent; qu'elle doit $50,000 pour cette partie-là de la voie et qu'il va falloir encore $50,000 pour l'achever. Je sais qu'il reste encore $100,000 à payer pour ces vingt-six milles. Je sais que la législature du Nouveau-Brunswick a fourni à la compagnie l'argent nécessaire pour effectuer le versement de ces $100,000 que ces gens-là ont gardés ou dépensés pour des fins politiques ou d'autres fins aussi condamnables. Je sais, et l'honorable député d'York (N.-B.) sait encore mieux que moi que certaines sections de cette voie entre Woodstock et Frédéricton ont probablement coûté plus de $28,000 par mille.

Je puis dire à mon honorable ami à quels endroits l'ouvrage est le plus difficile à faire, car j'ai parcouru cette voie plusieurs fois l'été dernier et je m'y connais. Il y a des douzaines de milles qui n'ont pas coûté aussi cher que la partie qui va de Fredericton vers le sud. J'ai hâte de voir les chiffres et les rapports des ingénieurs conceranant le coût de la voie de Fredericton à Woodstock, et je puis dire à l'honorable député, afin qu'il le répète à ses amis du Nouveau-Brunswick, qu'il est inutile d'essayer à déguiser les états fournis par les ingénieurs, car la construction de toute la voie a été confiée à des sous-entrepreneurs, et nous avons les états estimatifs qu'on leur avait passés. Nous savons pour quels travaux ils ont été payés, et si les états sont déguisés, une certaine compagnie à laquelle l'honorable député ne voudrait pas qu'on portât préjudice va avoir le plaisir de verser une jolie somme d'argent.

M. McLEOD: Quelle compagnie?

M. CARVELL: La Hibbert Construction Company.

M. McLEOD: Je n'y ai pas d'intérêts.

M. CARVELL: Je n'ai pas dit que vous y en aviez.

M. McLEOD: Vous l'avez insinué. Vous feriez mieux de parler ouvertement.

M. CARVELL: Si le bonnet vous va, coiffez-le.

M .McLEOD: Si vous voulez le dire, dites-le et ne vous bornez pas à l'insinuer. Parlez en homme.

M. CARVELL: Il me ferait vraiment peine de voir cesser l'entente cordiale qui a toujours existé entre l'honorable député et moi concernant les questions de chemins de fer au Nouveau-Brunswick.

M. McLEOD: Je préfère le franc-parler.

M. CARVELL: Je suis sûr que l'honorable député et moi allons être d'accord sur une autre question de chemin de fer que j'ai à traiter avant que monsieur l'Orateur quitte le fauteuil.

M. McLEOD: Quel est le nom de ce chemin de fer?

M. CARVELL: C'est le Tobique-Campbellton. J'en préviens mon honorable ami, n'allons pas nous quereller à ce sujet, car nous allons nous entendre sur un autre sujet.

Parlons maintenant des ponts. En 1912, ce Parlement votait $1,000,000 à titre de prêt au chemin de fer Québec-Saint-Jean pour la construction de trois ponts, dont l'un sur la Kenebecasis, près de la pointe Perry, un autre sur le fleuve Saint-Jean, à Mistake, et le troisième sur ce même fleuve, en amont de Andover, afin de réunir cette ligne au Transcontinental.

On pensait alors pouvoir assez épargner, sur l'argent destiné à la construction de la ligne même, pour employer $1,000,000 de cet argent à construire ces trois ponts, et je n'ai pas le moindre doute que si l'argent reçu sous forme de subvention ou de garantie d'obligations avait été employé honnêtement, il serait resté $1,000,000 qu'on aurait pu employer à la construction de ces ponts. Mais alors il n'y aurait eu ni fonds d'élection ni grapillage. La construction des ponts aurait absorbé ce $1,000,000 et certains de ces Yankees si rusés auraient pu être contraints de verser de leur propre argent. Cette contribution, il eût été assez facile de la leur demander, car cette ligne achevée elle leur appartient en entier. D'après le contrat, l'Intercolonial touche 60 p. 100 des recettes brutes pour exploiter la ligne quels que soient les frais d'exploitation. Les 40 p. 100 qui restent sont attribués au gouvernement du Nouveau-Brunswick pour le paiement de l'intérêt sur les obligations, et ce qu'il peut y avoir en sus va à cette compagnie de Yankees, propriétaires absolue de la ligne et si magnifiquement traitée par nous. Or, bien loin que nous lui ayons demandé de verser de son propre argent, c'est elle qui vient solliciter ce Parlement de lui voter $3,000,000 au lieu de $1,000,000. Le ministre du Commerce a répondu au député de Westmoreland qu'il n'y avait encore rien de décidé à ce sujet; mais d'après les députés à la législature du Nouveau-Brunswick, le Gouvernement aurait consenti à accorder $3,000,000 pour la construction de ces ponts, c'est M. Tilley, fils de sir Leonard Tilley, le grand homme d'Etat du Nouveau-Brunswick, qui me l'a dit. Il faut que ces ponts soient construits. S'ils ne le sont pas et que cette ligne ne se rende ni à Grand-Falls ni à Saint-Jean et n'obtienne de trafic du Grand-Tronc-Pacifique, le Nouveau-Brunswick va en souffrir énormément.

Que la presse conservatrice n'aille pas publier que je me suis opposé à la construction de ces ponts. Je demande qu'on les construise, bien qu'on puisse retrancher ceux du fleuve Saint-Jean et rejoindre le Pacifique-Canadien à Westfield. On pourrait obtenir des droits de circulation et amener le trafic à Saint-Jean; mais ce serait du côté ouest, tandis qu'il faudrait que ce fût du côté est. Il n'y a rien à faire si l'on ne traverse le fleuve Saint-Jean à Andover pour rejoindre le Transcontinental. La construction de ces ponts est donc d'un intérêt vital pour le Nouveau-Brunswick. Je demanderai au ministre intérimaire des Chemins de fer et au ministre du Commerce si, après avoir entendu ce que je viens d'affirmer et de rapporter, ils sont prêts à livrer $3,000,000 à ces rusés Yankees qui vont s'en retourner à New-York et faire de cet argent ce qu'ils voudront. Y a-t-il un seul député—fût-ce le ministre de la Marine et des Pêcheries—qui oserait voter en faveur d'une proposition comme celle-là? Que le ministre intérimaire des Chemins de fer fasse construire ces ponts avec de l'argent provenant de la caisse fédérale; mais qu'il fasse exécuter les travaux sous la direction du ministre des Chemins de fer et des Canaux et qu'il tienne lui-même les cordons de la bourse, afin que ni le Gouvernement du Nouveau-Brunswick ni cette compagnie de Yankees ne touchent à cet argent. Je crois que si l'honorable Frank Cochrane se charge de cette affaire, tout se fera honnêtement. On objectera que cela va détruire toute la combinaison? En effet, mais il est parfois nécessaire de détruire des combinaisons pour protéger l'intérêt public. Que le ministère des Chemins de fer construise ces ponts et en soit propriétaire. Qu'il permette à la compagnie de chemin de fer de s'en servir. L'Intercolonial pourra s'en servir plus tard, il est vrai; mais en attendant, que le ministère des Chemins de fer lui fasse allouer par la compagnie un peu plus de 60 p. 100 des recettes brutes.

Prenez une autre proportion de la recette brute pour payer l'intérêt sur ces ponts, mais ne mettez pas, je vous en prie, ces $3,000,000 dans les mains d'une bande de Yankees qui les feront servir à de la concussion et en emploieront peut-être un tiers lors des prochaines élections dans la province du Nouveau-Brunswick. Sur ces 117 milles de voie déjà construite, il a été dépensé $3,200,000 ou $3,300,000, et je n'ai pas la moindre hésitation à croire qu'il en a été gaspillé un million au bénéfice des manipulateurs yankees aussi bien que des manipulateurs canadiens. Je ne doute point que sur cette somme il n'y ait du gaspillage pour au

moins un ou deux millions, et je ne doute pas non plus que, si vous votez 3 millions de plus pour ces ponts, ce ne soit un autre million que l'on gaspille. Bien que le patriotisme ne m'étouffe point outre mesure, s'il reste encore du sang dans les veines d'un Canadien, ce sang bouillera à la pensée de ces fonds mis entre les mains de Yankees concussionnaires. J'ai presque honte d'être du Nouveau-Brunswick lorsque je songe à l'histoire inique qui se raconte, et que nos journaux de partout rapportent touchant les transactions du gouvernement conservateur du Nouveau-Brunswick à l'égard de cette compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec.

Peut-être ai-je mis quelque véhémence dans mes paroles, mais pas plus que les circonstances ne le demandaient. Je me suis efforcé de faire comprendre au ministre la gravité de la situation. Je l'ai averti de mon mieux et si, après cela, la chose est votée, si cette somme de 3 millions est mise dans les mains de cette compagnie, il ne pourra prétendre que je ne l'ai pas averti, et les habitants du Nouveau-Brunswick qui paieront l'intérêt sur cet argent ne pourront pas dire qu'il ne s'est pas trouvé au moins un représentant du peuple pour prévenir de la situation ceux qui pour le moment détiennent le pouvoir, et les prier au nom du Ciel de retenir le contrôle de ces fonds, et de n'en plus mettre dans les mains d'une bande d'escrocs.

Avant de terminer, monsieur l'Orateur, et avant que vous descendiez du fauteuil, je désirerais vous parler d'une autre affaire où le Nouveau-Brunswick est encore intéressé, car il semble que Dieu seul sache jusqu'où ces entreprises vont mener la province, à moins que l'on agisse sans retard pour y mettre un terme. Le premier acte du ministre de la Marine et des Pêcheries après être devenu chef du cabinet au Nouveau-Brunswick, ça été de garantir les obligations d'un chemin de fer pour cette province. Je ne sais de quel nom on l'appelle, mais il est situé dans le comté de Gloucester, et c'est une ligne qui mène à des mines de fer dans lesquelles M. Drummond avait des intérêts. Il est passé là 3 ou 4 cent mille dollars des fonds publics—de l'argent absolument perdu. La ligne a cessé de fonctionner, les mines sont fermées, et nous allons avoir à payer l'intérêt sur cet argent.

Après cela est venue l'affaire du chemin de fer de Southampton, au sujet de laquelle nous étions, mon honorable ami et moi, passablement d'accord il n'y a pas bien longtemps. Il y est passé une somme de $155,000, sur laquelle je ne crois pas que le Pacifique-Canadien paye un dixième de l'intérêt. Ce chemin a été donné au Pacifique-Canadien, qui va l'exploiter moyennant remise à la province des deux cinquièmes de la recette brute, la province devant payer l'intérêt sur les obligations. C'est un tronçon de voie qui passe à travers une région peu peuplée, et où il ne se fait point d'affaires en dehors d'une scierie dont le propriétaire, un nommé Pinder, est l'intime ami de l'honorable député de York. Ce chemin ne peut faire assez d'affaires pour payer les frais d'exploitation, et je serais étonné si la recette suffisait à payer un dixième de l'intérêt à verser sur ces obligations. Cet intérêt sur une somme de $155,000, nous avons à le payer.

Si ce projet passe, et je ne sais comment nous pouvons l'empêcher, nous sommes responsables de l'intérêt, et vous pouvez aisément le calculer vous-même. Il y aura 220 milles de voie à $35,000 par mille, et le capital sera de 7 à 8 millions. Etant donnés la sorte de chemin que j'ai dite, sa situation et ceux qui l'exploitent, je vous déclare, monsieur l'Orateur, que la somme à payer sera tout simplement énorme.

Il y a une autre affaire que je tiens à discuter présentement, car je veux arracher à mon honorable ami le ministre, la promesse de ne pas laisser ces gens-là commettre un autre vol au moyen de cet autre chemin de fer auquel je fais allusion. Le ministre serait surpris d'apprendre combien le Nouveau-Brunswick a été près de se faire soutirer $150,000 à l'occasion de cette entreprise. Le chemin de fer de Tobique à Campbellton s'étend depuis Plaster-Rock dans le haut de la vallée de la Tobique jusqu'en un lieu appelé Riley-Brook, une longueur de 28 à 30 milles. Il y a quelques années M. John G. Stewart et d'autres ont obtenu de la législature du Nouveau-Brunswick une autorisation de construire cette voie. Grâce aux bons offices de l'honorable député de Victoria et de Madawaska, le Parlement fédéral a voté en 1910 une subvention à cette ligne, subvention qui a été renouvelée en 1912. Dans l'été de 1913, l'administration des Chemins de fer et des Canaux a conclu avec la compagnie dont M. Stewart était le président un marché pour la construction de la voie. C'était le marché ordinaire comportant une subvention de $3,200 par mille de voie coûtant $15,000, avec l'augmentation accoutumée dans le cas d'une dépense supérieure à cette somme. La compagnie a tenté d'obtenir du gouvernement provincial la

garantie d'un emprunt suffisant pour construire la ligne. Ce n'était pas grand'chose qu'elle voulait, et elle se serait contentée de 10 à 11 milles dollars par mille. Comme le sait l'honorable député de York, elle a d'abord été éconduite; mais j'ai vu, il y a moins de trois semaines, une lettre dans laquelle le premier ministre du Nouveau-Brunswick consent, à de certaines conditions, à garantir ces obligations jusqu'à concurrence de $15,000 par mille.

M. McLEOD: C'est ce qu'avait demandé la compagnie de M. J. G. Stewart.

M. CARVELL: Non, elle ne l'avait pas demandé.

M. McLEOD: Si.

M. CARVELL: Quoi qu'il en soit, cela a peu d'importance, et nous ne nous querellerons point à ce sujet. J'ai vu, dis-je, une lettre écrite de la propre main du ministre du Nouveau-Brunswick, dans laquelle il consent à garantir ces obligations moyennant certaines conditions. Il en coûtera de 12 à 13 mille dollars pour construire cette ligne. J'ai vu les plans et les profils. J'ai aidé à établir les calculs et, grâce à la connaissance que j'ai de la sorte de chemin de fer qui se construit au Nouveau-Brunswick, celui de Pinder et autres, je pense m'y connaître un peu. Je suis donc en mesure de vous dire, monsieur l'Orateur, que, d'après les plans et les profils, cette voie peut se bâtir moyennant 12 à 14 mille dollars par mille. La charte de cette compagnie expirait l'année dernière. Elle a demandé à la législature du Nouveau-Brunswick un renouvellement de la subvention. Une vive opposition lui a été faite, mais elle n'a pu réussir à faire renouveler sa charte pour une autre année. Les travaux devaient commencer avant le 5 avril, faute de quoi la charte devenait caduque. On s'est adressé au Gouvernement dans une tentative de l'amener, par un décret du conseil, à garantir ces obligations, afin que l'on put se procurer les fonds nécessaires à l'entreprise et commencer les travaux. Mais en dehors de l'imposition de conditions à peu près impossibles à remplir, rien n'a été fait.

La réunion annuelle de la compagnie devait avoir lieu au mois de janvier et, à cette réunion, un représentant de M. Flemming suggéra d'attendre que l'on eût conféré avec celui-ci. Cela pouvait, a-t-il été dit, tourner à l'avantage de la compagnie. On entreprit alors d'obtenir la haute main sur la compagnie en ôtant à M. Stewart les actions qu'il détenait. Afin d'aider le chemin de fer de Southampton, M. Stewart avait passé au gendre de Pinder pour 10 mille dollars de ses actions; mais il était entendu, à ce que dit M. Stewart, que ses actions serviraient de garantie collatérale à un emprunt que Pinder devait rembourser sur le produit des obligations, et que le porteur du billet ou des actions déclare n'avoir pas été remboursé.

Quant à cela, je m'en rapporte à eux. Toujours est-il que l'on a réussi à obtenir de Stewart ces $10,000, et il n'en fallait guère plus pour avoir la haute main sur les affaires de la compagnie. La question fut donc renvoyée au 5 mars et, dans l'intervalle, un membre de la législature, le représentant du comté de Victoria, qui s'employait à empêcher Stewart à obtenir une garantie d'obligations, fit émettre, pour le paiement d'une réclamation vieille de quinze ans cédée au frère de Stewart, un bref d'exécution, lequel fut mis entre les mains du shérif et les actions furent saisies, pendant que ce frère de Stewart était quelque part dans l'Ouest à construire un chemin de fer. Une dépêche lui fut adressée qui, heureusement, put lui être remise et le shérif n'avait pas encore procédé à la vente des actions qu'un ordre lui arriva de suspendre la saisie. Le jour où eut lieu, le 5 mars, la réunion annuelle, l'ancienne compagnie se trouva en mesure d'élire son bureau de directeurs, et l'on y mit deux hommes de Grand-Falls, qui, aussitôt élus, se mirent à la besogne. On me dit qu'ils ont commencé à travailler, et que maintenant l'ouvrage avance, en vue de la charte à retenir, bien qu'ils n'aient pas de garantie du gouvernement local pour leurs obligations.

Ces gens étaient tellement décidés à mettre la main sur la charte que, ayant constaté qu'ils n'y pourraient réussir en invoquant un ancien jugement auquel on n'avait jamais songé à donner suite, ils adoptèrent un moyen détourné d'y arriver et dépêchèrent un certain M. Edgar R. Teed,—peut-être s'en trouve-t-il parmi nos adversaires qui en ont entendu parler; il habite la ville de Woodstock,—lequel se rendit à Grand-Falls et leur tint ce langage: Vous ne pouvez être entrepreneurs et directeurs tout ensemble; chargez-vous d'une entreprise de la compagnie pour la construction de la voie et démissionnez en qualité de directeurs, je vous remplacerai au bureau de direction. Une fois M. Teed membre du bureau de direction, Flemming et son groupe devenaient les maîtres du chemin et ils pourraient ensuite faire garantir les obliga-

tions jusqu'à concurrence de $15,000 par mille. Ils auraient pu poursuivre l'affaire, construire la voie et répéter l'opération qui leur avait réussi dans le cas du chemin de fer Southampton; cela leur aurait assuré au moins $150,000, pourvu que M. Johnson, l'ingénieur chargé de l'inspection, ne se montrât pas beaucoup plus méticuleux que pour ce chemin de fer de Southampton.

M. REID: Il ne fera plus d'inspection.

M. CARVELL: S'il le fait bien, je ne m'oppose pas à ce que ce soit lui.

M. REID: Il n'en fera plus.

M. CARVELL: La clé de la situation, c'est le contrat de subvention qui est entre les mains du ministre intérimaire des Chemins de fer. Tant que le ministre intérimaire des Chemins de fer n'annulera pas ce traité, les pots-de-viniers du Nouveau-Brunswick ne pourront atteindre leur but. Tout ce que je lui demande, c'est de réserver ce contrat de subvention jusqu'à ce que nous ayons pu tirer cette affaire au clair. La province du Nouveau-Brunswick devrait accorder une garantie des obligations, laquelle, jointe à la subvention de l'Etat, permettrait de mener l'entreprise à bonne fin. C'est là une région qui souffre réellement de l'insuffisance des communications par voie ferrée, car la population y est assez dense, et il se trouve des gens établis à trente milles de tout chemin de fer. Cette voie ferrée devrait être construite; la législature du Nouveau-Brunswick devrait garantir ces obligations pour une somme suffisante et, en outre, le Gouvernement fédéral devrait verser sa subvention, mais que ni M. Stewart, ni M. Teed, ni M. Flemming, ni aucun autre ne soit laissé à même d'en tirer mille dollars pour son compte. Ils n'y ont pas engagé de fonds. Pas un seul sou provenant de particuliers n'a été engagé dans la construction de chemins de fer au Nouveau-Brunswick depuis vingt ans. Pas un seul sou de source particulière n'a été engagé dans l'entreprise du chemin de fer de Southampton; pas un seul sou n'a été contribué de source particulière à l'entreprise du chemin de fer de Drummond; pas un seul sou n'a été contribué de cette source à l'entreprise du chemin de fer de Minto, qui est bien la meilleure, la plus satisfaisante de toutes, et qu'on peut presque qualifier d'honnêtement conduite.

Cette opération me paraît s'être faite dans des conditions à peu près irréprochables. Les particuliers n'ont pas contribué un sou à l'entreprise du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, et ils ne se proposent pas d'y contribuer davantage ultérieurement. Tant que le ministre intérimaire des Chemins de fer ne se départira pas de cette subvention, alors ces gens du Nouveau-Brunswick ne seront pas en mesure d'en dérober une partie à leur bénéfice. J'espère qu'il n'annullera pas ce contrat de subvention; j'espère qu'il va le réserver jusqu'à la prochaine session de la législature du Nouveau-Brunswick, et peu importe ceux qui seront au pouvoir ou qui auront la direction des affaires à ce moment, je crois qu'il sera possible de conclure quelque arrangement grâce auquel ces obligations seront garanties. Je crois qu'il est possible de prendre des mesures qui assureront la construction de cette ligne et sa construction dans des conditions honnêtes, excluant toute possibilité du vol de $100,000 ou de $150,000, comme il serait arrivé si ces explosions ne s'étaient pas produites dans le Nouveau-Brunswick, et si Stewart n'avait pas eu l'idée géniale de faire signer son contrat de subvention par le Gouvernement fédéral l'an dernier. Sans cela, nous aurions eu à enregistrer une autre grosse opération véreuse dans la construction des chemins de fer au Nouveau-Brunswick. Ayant signalé ces faits à l'attention du ministre intérimaire des Chemins de fer, je suis convaincu que tant qu'il sera chargé d'administrer le département, il verra à ce que rien ne se fasse qui puisse compromettre la situation des gens qui ont travaillé sur ce chemin de fer. Je dois m'excuser et reconnaître l'inexactitude d'une déclaration que j'ai faite; je crois que ces personnes y ont engagé de leurs fonds; car ils ont fait exécuter les études topographiques, établi le tracé et ils sont à préparer les terrassements. A l'heure qu'il est, elles y engagent réellement de leurs capitaux. Je veux être juste et leur reconnaître ce mérite; je pense que leur intention est d'appliquer à sa construction le produit des subventions et de la vente des obligations. Je crois que jusqu'à présent elles ont dû contribuer de $15,000 à $20,000 de leurs capitaux, en un effort sincère d'assurer aux habitants de cette contrée les moyens de communication dont ils ont un si grand besoin.

Si le ministre intérimaire y tient la main, il va être maître de la situation, et il n'y aura plus de possibilité d'affaires véreuses ou louches, de tripotages comme ceux que j'ai mis au jour cet après-midi. J'ai le vif espoir que lorsque la

législature se réunira l'année prochaine, tout aura été tiré au clair, les plus coupables auront été éliminés et nous serons en mesure d'avoir une législation convenable et honnête au Nouveau-Brunswick. Nous pourrons alors garantir ces obligations dans une mesure raisonnable, voir à ce que la voie soit durant sa construction soumise à une inspection effective, nous assurer que le produit de la vente de ces obligations jusqu'au dernier sou sera appliqué à l'établissement de cette ligne que les habitants de cette région auront les moyens de communication qu'ils attendent depuis si longtemps, qu'on leur promet depuis bien des années et auxquels ils ont droit.

J'ai parlé beaucoup plus longtemps que ne me proposais au début, monsieur l'Orateur, mais, comme je vous l'ai dit, je serai peut-être forcé de m'absenter d'Ottawa au premier instant pour m'occuper d'affaires importantes au Nouveau-Brunswick. J'ai jugé qu'il était de mon devoir de signaler ces faits à votre attention, à celle de la Chambre, et notamment à l'attention du ministre intérimaire des Chemins de fer. Je ne lui ai indiqué que les faits les plus saillants d'entre ceux dont le Nouveau-Brunswick a été le théâtre; je lui ai indiqué les pièges à éviter, et comment il est exposé à ce qu'on lui subtilise un million de son bel argent comme on nous a subtilisé le nôtre au Nouveau-Brunswick. Je lui ai montré le remède à appliquer, et je lui ai demandé de ne pas empêcher la construction des ponts, de ne pas empêcher la construction du chemin de fer de Tobique, mais de garder la haute main sur l'exécution de ces grands travaux, afin que les tripoteurs ne puissent s'en emparer, et que la population du Nouveau-Brunswick, et celle du Dominion en général, aient quelque garantie du bon emploi des fonds qu'elles engagent dans ces travaux et que nous n'ayons pas la répétition de l'horrible état de choses dont on a été témoin dans le Nouveau-Brunswick depuis deux ans et demi, et même, je le crains fort, depuis cinq ou six ans.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, j'espère que le ministre intérimaire des Chemins de fer (l'hon. J. D. Reid) et l'honorable député d'York (M. McLeod), lequel est plus particulièrement visé par la violente attaque du député de Carleton (M. Carvell), me pardonneront si je les précède dans cette discussion; j'ai un rendez-vous qui va m'empêcher d'être présent à la Chambre à huit heures ce soir, lorsque probablement le présent débat sera repris. Quelqu'un qui ne serait pas aussi habitué que moi aux manières d'agir de l'honorable député de Carleton s'étonnerait de la violence de son langage et se demanderait quelles peuvent bien être ses bonnes intentions en saisissant la Chambre des communes de cette affaire. Mais pour nous qui sommes du Nouveau-Brunswick et qui connaissons bien l'honorable député, nous ne sommes pas surpris de l'entendre se servir d'un langage tellement violent. Nous nous rendons compte, en secret, que moins les accusations qu'il lance ont de fondement, et plus son attaque se répand en invectices. Sa sortie est-elle justifiée, presque invariablement, l'honorable député s'exprime en des termes qui, venant de lui, sont modérés à l'extrême.

Nous pourrions être intrigués de savoir quel but l'honorable député poursuit en soumettant cette affaire à la députation. Je crois comprendre que l'honorable député exonore de tout blâme en cette circonstance le département des Chemins de fer du Canada, ainsi que le ministre des Chemins de fer, et je crois aussi comprendre que l'honorable député reconnaît que les subventions versées au chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, par le département des Chemins de fer et des Canaux, sous l'empire de la loi, n'ont pas excédé la limite spécifiée; tout s'est fait en règle, et les sommes appliquées à la construction du chemin de fer justifiaient le département de verser les montants de la subvention qu'il a versés. Dès lors, un grand nombre de membres se demanderont, sans doute, pourquoi l'honorable député a saisi la Chambre d'une affaire qui est surtout d'intérêt provincial et qui doit être réglée par les habitants de la province du Nouveau-Brunswick. Si nous ne connaissions la tournure d'esprit de l'honorable député, nous nous étonnerions de le voir soulever en cette Chambre une opération qui a donné lieu à des accusations portées devant la chambre d'assemblée du Nouveau-Brunswick, et qui vont bientôt faire le sujet d'une enquête par un tribunal nommé sous le sceau de la législature de cette province. Au cours de la récente session de la législature du Nouveau-Brunswick, de graves accusations ont été portées à propos de cette entreprise pour la construction du chemin de fer de la vallée du

Saint-Jean, accusations mettant en cause l'honneur et la bonne renommée de deux ministres provinciaux. Celui qui a lancé ces accusations, a, au cours de ses déclarations, explicitement et nettement exonéré tous les ministres du gouvernement du Nouveau-Brunswick, sauf le premier ministre et mon honorable ami qui représente ici le comté d'York (N.-B.) (M. McLeod.)

Il proposa alors qu'un comité de la législature fût nommé, afin de faire une enquête relativement à ces accusations, où l'on prétend que des sommes d'argent votées pour la construction de ce chemin de fer ont été détournées de leurs fins au bénéfice des deux messieurs dont j'ai déjà mentionné les noms. On voudra bien se rappeler que la législature du Nouveau-Brunswick se compose de 48 députés, dont deux seulement forment l'opposition, à l'heure actuelle. Le Gouvernement a refusé d'adopter la résolution de l'honorable député, mais proposa en amendement que l'affaire fût soumise à une commission royale nommée par le lieutenant-gouverneur de la province. Le Gouvernement fut forcé d'adopter cette ligne de conduite, parce qu'il comprit que les accusations portées étaient d'une nature extrêmement sérieuse; il s'est rendu compte que si un comité de la législature était nommé pour tenir cette enquête, il serait composé pour ainsi dire entièrement de partisans du Gouvernement et d'amis politiques des deux messieurs visés; il a compris que, dans l'intérêt public, il serait préférable de faire faire l'enquête par une commission indépendante nommée par le lieutenant-gouverneur et composée de juges appartenant aux plus hautes cours du pays ainsi que d'autres citoyens en vue, et qu'une commission de ce genre serait bien plus en état d'aller au fond de ces accusations, de faire une enquête complète et de faire un rapport impartial et complet, qu'un comité qui serait composé en grande partie de partisans du Gouvernement et d'amis des deux membres du cabinet mis en accusation. Je n'entreprendrai pas de discuter la question à sa valeur, car, à mon avis, ce n'est ni le temps ni l'endroit propices pour cela.

Je suis d'opinion qu'avant de condamner ou de justifier les inculpés nous devrions attendre que la commission royale ait présenté son rapport.

Au début de la dernière session de la législature, à un caucus du parti conservateur composé d'amis du Gouvernement, on nomma un comité de cinq membres, afin de faire une enquête au sujet de rumeurs et d'accusations portées concernant le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Ce comité se composait de cinq des membres les plus en vue de la législature, et je pourrais même dire de la province du Nouveau-Brunswick. Il y avait d'abord M. Frank B. Black, un homme d'affaires de Sackville, dans le comté de Westmoreland, reconnu pour son habileté, ses connaissances et son expérience des affaires; puis, M. George B. Jones, un citoyen du comté de King, où il fait de grosses affaires et obtient beaucoup de succès; il y avait aussi M. T. J .Carter, C.R., de Victoria; M. Leonard, P. D. Tilley, C.R., de Saint-Jean, auquel mon honorable ami a fait allusion, au cours de ses remarques, et enfin, M. J. H. Stewart, le représentant du comté de Gloucester à la législature. On ne pouvait trouver un comité mieux constitué, dans aucune législature du Canada ou d'ailleurs. Or, M. Black déclara devant la législature, lorsque le projet fut débattu, que, bien qu'il fût préjugé au début de l'enquête contre M. Gould et contre les méthodes que l'on avait adoptées pour construire ce chemin de fer, après un examen minutieux des livres et de la compagnie et du secrétariat provincial, et après avoir étudié tous les faits de la cause, avait acquis la conviction que chaque dollar payé par le gouvernement provincial et par le gouvernement d'Ottawa avait été employé à la construction de cette voie ferrée; de plus, il constata que des sommes provenant d'autres sources avaient été aussi affectées à l'entreprise, à venir jusqu'à date. Mon honorable ami le député d'York (M. McLeod) est ici, et il est capable de se défendre lui-même.

Il a jeté le gant à ses adversaires, en affirmant que les accusations portées contre lui sont dénuées de tout fondement. Le premier ministre du Nouveau-Brunswick a suivi la même ligne de conduite.

Vu les circonstances, ne croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, qu'il eût mieux valu pour la dignité du Parlement et le caractère de la vie publique, que mon honorable ami eût attendu la fin de l'enquête et le rapport de la commission royale avant de saisir la Chambre de cette affaire et de répandre ces accusations aux quatre coins du pays?

A la lumière de tous ces faits, si certaines gens ont été intrigués quant à la raison qui a engagé mon honorable ami à soulever cette question devant le Parlement, à ce moment-ci, ceux qui le connaissent bien ne

seront pas surpris de sa conduite, car ils savent qu'il ne perd jamais l'occasion de vilipender et de calomnier ceux qui ne partagent pas ses opinions politiques, et de mettre en circulation toutes sortes d'histoires vraies ou fausses.

Je n'ai nullement l'intention de suivre mon honorable ami dans l'historique qu'il a fait du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, au sujet du prix qu'ont coûté dix milles et celui qu'ont coûté dix autres milles, car ce sont là des choses qui feront le sujet d'une enquête approfondie de la part de la commission royale, qui sera nommée d'ici à quelques jours par le lieutenant-gouverneur de la province.

Voilà pourquoi je ne me propose nullement, à ce moment critique—et je ne crois pas que la chose serait convenable—d'entamer une discussion à propos d'affaires de cette nature. Je me contenterai donc de mettre la Chambre au courant des déclarations qu'a faites M. Black, en sa qualité de président de l'assemblée législative. Quant à mon honorable ami d'York (M. McLeod), il fera lui-même les déclarations qu'il jugera nécessaires devant le Parlement.

Mon honorable ami s'est fort écarté de son sujet, et il a fait un historique tout à fait inexact du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Sous les circonstances, on voudra bien me pardonner, je l'espère, si je dis quelques mots relativement à la genèse de cette entreprise.

Depuis que je suis en âge de me souvenir jusqu'à ce jour, ce projet a été un sujet de discussion ardente dans la province du Nouveau-Brunswick. Au temps où l'on discuta la confédération des provinces de l'Amérique britannique du Nord, et qu'il devint du domaine du public que l'on construirait l'Intercolonial afin de relier ensemble la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'Ontario et Québec, aussitôt que le pacte aurait été conclu, l'opinion générale au Nouveau-Brunswick—du moins dans cette magnifique partie de la province qui est arrosée par le fleuve Saint-Jean—fût que cette voie ferrée serait prolongée jusqu'à Québec, en suivant le cours du fleuve jusqu'à Grand-Falls et à Edmundston, et de là à travers la province de Québec jusqu'à la ville de ce nom. C'était là certainement la route la plus courte que l'on aurait pu choisir pour l'Intercolonial. En outre, en suivant ce tracé, la construction aurait coûté bien moins cher. Mais à tout événement, pour des raisons qu'il serait inutile pour moi de discuter en ce moment, et grâce probablement jusqu'à un certain point à l'influence de nos amis de la Nouvelle-Ecosse et du bas du fleuve Saint-Laurent, et grâce aussi à l'influence du gouvernement britannique, qui tenait à ce que la voie ferrée ne fût pas trop à proximité de la frontière américaine, comme mesure de précaution en cas de guerre, le chemin de fer Intercolonial fut construit plus au nord, le long des rives de la baie de Miramichi et du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la ville de Québec. La population de la vallée du fleuve Saint-Jean fut excessivement désappointée.

Pour l'information de ceux qui ne connaissent pas beaucoup ma province natale, je puis dire que la vallée du Saint-Jean est à peu près la plus ancienne partie du Nouveau-Brunswick. Plus que cela, il y a dans la région de magnifiques fermes. L'on a calculé,—et à mon sens ces calculs sont encore en deça de la vérité,—que la vallée du Saint-Jean seule peut contenir une population d'au moins 2 millions d'âmes, si l'on prend en considération la richesse du sol, ses ressources forestières ainsi que les autres richesses naturelles qu'elle tient à la disposition des colons. Quoi qu'ils fussent fort désappointés, les habitants de la vallée Saint-Jean se mirent à escompter la construction d'un transcontinental, et ils crurent qu'une voie ferrée de cette nature traverserait nécessairement leur région. Le Pacifique-Canadien fut construit. Il traversa l'Etat du Maine, pour venir aboutir à environ 14 milles de l'embouchure du fleuve Saint-Jean. Il est vrai, cependant, qu'en ces dernières années le Pacifique Canadien a acquis la haute main, au moyen d'un bail à longue échéance, de la voie ferrée qui est connue sous le nom de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et qui suit le parcours du fleuve Saint-Jean de Woodstock à Edmundston. Mais tout de même, cela laissait encore sans aucunes facilités de transport, par voie ferrée, une grande partie de la vallée du Saint-Jean, quand d'autres parties de la province qui n'existaient même pas au temps où la vallée était déjà en plein épanouissement étaient bien pourvues sous ce rapport.

La conséquence, c'est que la vallée du Saint-Jean commença à ressentir les effets d'un tel état de choses; la population commença à diminuer; les fermes perdirent de leur valeur, tout cela, parce que la population était éloignée des marchés, et privée en outre des communications par voie ferrée elle devait s'y rendre par les moyens primitifs que l'on employait à l'arrivée des premiers colons.

Un nouvel espoir s'empara des habitants de la vallée du Saint-Jean, monsieur l'Orateur, lorsqu'ils entendirent parler du projet de construire le Transcontinental, cette route qui devait relier l'Atlantique au Pacifique, en traversant exclusivement le territoire canadien. Ils espérèrent avec confiance qu'enfin le moment était arrivé où on allait leur fournir, à eux aussi, ces facilités de transport qu'on leur refusait depuis si longtemps, quoiqu'ils eussent payé leur quote-part du coût de la construction de voies ferrées qui desservaient les autres parties du pays. Vous le savez, monsieur l'Orateur, le Transcontinental national n'a pas traversé la vallée du Saint-Jean. Cet aspect de la question a été discuté dans le temps. On le fit passer pour ainsi dire par une région inculte de Grand-Sault à Moncton, tandis que s'il eût suivi la vallée du Saint-Jean, il aurait traversé une contrée assez peuplée, qui lui aurait fourni, dès le début, un excellent trafic local, et la distance pour atteindre les ports océaniques se serait trouvée raccourcie. Pour me servir du langage qu'a employé, l'autre jour, mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), en faisant passer le Transcontinental ailleurs que par la vallée du Saint-Jean, on n'a pas seulement commis une injustice à l'endroit de la population, mais on s'est pour ainsi dire rendu coupable d'un crime. Ce chemin de fer étant terminé sans que la vallée n'eût aucune communication par voie ferrée, la population de cette région commença pour ainsi dire à se décourager.

A dater de mon entrée à l'assemblée législative en 1889 et quatre ans auparavant, et jusqu'au moment où je devins premier ministre de la province, le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean a été le jouet des politiciens. Tout le monde en parlait, mais personne ne prenait les mesures voulues pour le construire. A la veille de chaque élection, on nous disait ce que feraient certains politiciens, s'ils montaient au pouvoir. Mais une fois arrivés au pouvoir, on ne prenait pas de mesures efficaces. Au cours de la session de 1909, une nombreuse délégation vint de chaque partie de la vallée du Saint-Jean à Fredericton—délégation aussi nombreuse que celle que nous avons vue ici même l'autre après-midi— et elle demanda qu'on prît les mesures pour fournir aux populations les communications par voie ferrée dont on jouissait dans les autres parties du pays. A tort ou à raison, je compris que l'heure de la temporisation et des tergiversations était passée et je fis une déclaration nette et catégorique aux messieurs assemblés en cette circonstance. Je fis observer que le gouvernement, dont M. Pugsley était le chef, avait négocié avec Mackenzie et Mann, mais que ces négociations avaient abouti à l'avortement. L'offre comportait une garantie d'obligations de $15,000 par mille. Mais ni Mackenzie ni Mann, ni personne autre ne songerait à construire pareil chemin de fer pour une garantie de ce genre. Je dis à la délégation que j'étais prêt à faire adopter une loi autorisant une garantie des obligations de la compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer dans la vallée du Saint-Jean, jusqu'à concurrence de $25,000 le mille, pourvu que le Gouvernement fédéral, une fois la ligne terminée, s'engageât à se charger de l'exploitation et de l'entretien de cette voie, à titre de tronçon de l'Intercolonial, 40 p. 100 des recettes devant revenir à la province et 60 p. 100 au Gouvernement fédéral. Cet arrangement épargnerait à la province le paiement de l'intérêt sur la garantie de $25,000 le mille. Bien que je ne nourrisse nullement l'espoir que, pendant les premières années de l'exploitation, ce revenu de 40 p. 100 fut suffisant pour payer tous les frais de l'intérêt sur la garantie, je compris que lorsque la ligne aurait été en exploitation pendant quelques années et que son trafic se serait accru, la province s'épargnerait des frais inutiles, tandis que les populations bénéficieraient de ces voies de communication par rail, et nous aurions l'absolue certitude que le chemin de fer serait exploité, puisque le Gouvernement fédéral se chargerait de l'exploitation du chemin de fer à titre de tronçon de l'Intercolonial.

M. EMMERSON: Entre quels points ce chemin de fer circulerait-il?

M. HAZEN: Il s'agit du chemin de fer entre Grand-Falls et la ville de Saint-Jean. Une des propositions formulées par l'honorable député qui me succéda à titre de premier ministre, portait que le chemin de fer serait construit de Centreville à Woodstock, à titre de tronçon de l'Intercolonial. On n'a pas donné suite à cette proposition. La délégation se réunit à Fredericton et nomma un comité qui se rendit à Ottawa et eut une entrevue avec le Gouvernement auquel elle soumit la proposition en question. La députation conféra avec mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), mon honorable ami et collègue de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley) et autres membres du Gouvernement et revinrent chez eux, nourrissant l'espoir qu'on ferait quelque chose en ce sens. Les choses en demeurè-

rent-là pendant quelque temps; on ne reçut aucune réponse définitive du Gouvernement fédéral touchant les propositions en question. Mais un peu plus tard—en 1910, si je ne me trompe—le député de Carleton, portant la parole devant une assemblée à Woodstock, donna lecture d'une dépêche ou communication qu'il avait reçue de M. Pugsley, affirmant que le Gouvernement fédéral se chargerait de l'entretien et de l'exploitation du chemin de fer sur le pied de 60 et de 40 p. 100, s'il était construit en conformité d'un certain type, et spécifiant ce type, sur lequel je reviendrai plus tard. Cette communication fut suivie d'une dépêche adressée au député de Carleton par le très honorable député qui siège vis-à-vis de moi ici, affirmant qu'il confirmait le texte de la dépêche de M. Pugsley. A la session suivante de l'assemblée législative provinciale, la session de 1910, je présentai un projet de loi ayant pour objet la construction d'un chemin de fer traversant la vallée du fleuve Saint-Jean. La 1ère partie du bill décrète:

Le lieutenant-gouverneur en conseil est par les présentes autorisé à faire exécuter le levé de plan de la ligne projetée de chemin de fer, à partir de Grand-Falls jusqu'à un point sur la ligne du Transcontinental national, au comté de Victoria, en passant par les villages de Centreville et de Lakeville, comté de Carleton et par Woodstock, Fredericton et Gagetown jusqu'à la ville de Saint-Jean et jusqu'à un point sur le réseau du Pacifique-Canadien près de Westfield, comté de King, ou entre Westfield et Welsford, comté de Queen.

Puis viennent les autres dispositions. La 2e partie du bill décrète qu'avant que les obligations soient garanties, la compagnie construisant la ligne devra donner une première hypothèque au lieutenant-gouverneur en conseil. Une autre disposition porte que la compagnie devra faire un dépôt qui constituerait en faveur du Gouvernement une garantie relative au service de l'intérêt pendant trois ans après l'achèvement de la construction du chemin de fer. Cet engagement a été respecté.

M. CARVELL: N'est-il pas vrai que le dépôt ainsi effectué a été puisé dans le produit des obligations?

M. HAZEN: C'est fort possible.

M. CARVELL: Gould a-t-il versé un seul dollar de son propre argent?

M. HAZEN: Il sera établi, au cours de l'enquête que tiendra la commission royale, si M. Gould a engagé ses propres capitaux. Je ne saurais que répéter ici la déclaration formulée par M. Frank Black, député de Westmoreland, portant que chaque dollar provenant de la vente de ces obligations garanties pour cette section du chemin de fer a été appliqué à la construction de la voie ferrée, outre d'autres capitaux.

L'article 11 de la 2e partie de la loi décrète:

Nul traité ne sera conclu avec une compagnie ou corporation quelconque pour la construction de cette ligne de chemin de fer ou pour la garantie de ces obligations et ces obligations ou débentures ne seront garanties, que lorsque le Parlement du Canada aura adopté une loi autorisant la concession d'une subvention affectée à la construction de ce chemin de fer, jusqu'à concurrence d'une somme d'un chiffre non inférieur à $6,400 par mille, et autorisant le gouvernement du Canada à passer un marché avec cette compagnie ou corporation et avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, pour l'affermage de cette ligne de chemin de fer, une fois terminée, avec ses dépendances et son matériel roulant, et pour la mise en service, l'outillement, l'entretien et la réparation de cette ligne par le gouvernement du Canada, à titre des parties du réseau des chemins de fer d'Etat au Canada, pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans et pour le paiement par le gouvernement du Canada à la province ou au gouvernement du Nouveau-Brunswick, chaque année, durant cette période de quatre-vingt-dix-neuf ans, de 40 pour cent des recettes brutes de ce chemin de fer, à titre de loyer. Ce loyer sera appliqué au paiement de l'intérêt sur les obligations garanties par la province du Nouveau-Brunswick, et s'il reste un excédent de ce loyer, après le versement intégral de l'intérêt sur ces obligations et de toutes les sommes versées par la province à titre d'intérêt sur ces obligations, cet excédent sera versé à la compagnie avec laquelle aura été passé ce marché, pour la construction de cette ligne de chemin de fer.

La lettre de mon honorable ami et collègue de la ville de Saint-Jean, ainsi que la dépêche de mon très honorable ami, déjà mentionnées, comportaient que le Gouvernement se chargerait de l'exploitation du chemin de fer, s'il était construit en conformité d'un certain type, et en rédigeant la loi, j'y insérai une disposition portant que le chemin de fer serait établi en conformité d'un certain type.

L'article 16 de la loi décrète:

Les plans et devis pour ce chemin de fer et le marché passé entre le lieutenant-gouverneur en conseil et telle compagnie, pour la construction de chemin, demanderont la construction d'une ligne-mère de premier ordre, avec pentes ne dépassant pas quatre dixièmes de 1 pour 100 et devant être munis de rails pesant au moins 90 livres par verge et stipuleront que tous les ponts auront une superstructure d'acier, avec infrastructure de pierre ou de béton, avec ponceaux en maçonnerie ou en béton, telle étant la description du type de chemin de fer énoncée dans une lettre de l'honorable William Pugsley, ministre des Travaux publics du Canada, au secrétaire de la compagnie de chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, en date du 19 juin A.D. 1909 et approuvée par sir Wilfrid Lau-

rier, premier ministre du Canada, dans une lettre adressée à F. B. Carvell, député aux Communes, en date du 28 janvier A.D. 1910 et cette ligne de chemin de fer sera établie en conformité des devis et du type ci-haut et sera construite, subordonnément à l'inspection et à la satisfaction de l'ingénieur provincial ou de tout autre ingénieur ou ingénieurs que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra, de temps à autre, nommer pour faire l'inspection de cette ligne, et ce contrat stipulera en outre que ce chemin de fer sera outillé par ladite compagnie ou par le gouvernement du Canada, et muni d'un matériel roulant convenable et suffisant.

Cela se passait en 1910, mais à peine la législature du Nouveau-Brunswick avait-elle adopté cette loi, que le député de Carleton et d'autres membres de son parti clamèrent partout que le gouvernement du Nouveau-Brunswick n'avait nullement l'intention de construire ce chemin de fer, parce qu'il en demandait la construction en conformité d'un type d'ordre supérieur, bien que ce fut là le type même approuvé par le gouvernement auquel présidait alors mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier). Aujourd'hui, au cours de ses observations, le député de Carleton a donné à entendre que le gouvernement du Nouveau-Brunswick dont j'étais alors le chef, manquait de sincérité, ne tenait pas à la construction de ce chemin de fer et y suscitait même des obstacles. Je lui ferai observer que c'est le parti même dont il se réclame qui, à temps et à contretemps, s'est efforcé d'empêcher la construction de ce chemin de fer, parce qu'il ne voulait pas que le gouvernement du Nouveau-Brunswick pût revendiquer auprès des citoyens de la vallée du fleuve Saint-Jean le mérite et l'honneur des communications par rail dont le besoin se faisait vivement sentir de vieille date et qu'elles n'avaient cessé de réclamer. Cette loi fut adoptée en 1910. Il fut impossible de trouver des entrepreneurs consentant à construire le chemin de fer, aux conditions prévues dans la loi en question, et du type requis, même avec la garantie de $25,000 par mille et la subvention fédérale de $6,400 par mille.

Il n'en fut plus guère question, et en juin 1911, à titre de représentant de ma province, je me rendis à Londres pour les fêtes du couronnement, sur l'invitation du gouvernement britannique. Durant mon absence, mon honorable ami, M. Flemming, faisant fonction de premier ministre intérimaire, engagea sur la question de nouvelles négociations avec M. Pugsley, ministre des Travaux publics.

M. CARVELL: Je sais que mon honorable ami veut donner le résumé complet historique. Veut-il parler maintenant de la loi adoptée par le Parlement avant son départ pour Londres, en juin?

M. HAZEN: C'est la loi que mon honorable ami dit contenir un article si défectueux et que pourtant il n'a pas pu trouver.

M. CARVELL: Entendons-nous sur ce point. Je parle de la loi de 1911.

M. HAZEN: Je traiterai mon honorable ami avec la plus grande courtoisie et je lui accorderai toute la latitude convenable, mais je ne me propose pas de lui permettre de se lever et de faire des discours quand j'ai la parole.

M. CARVELL: Vous ne donnerez pas les faits, vous n'osez pas le faire.

M. l'ORATEUR: D'après mon jugement, l'honorable député est hors d'ordre quand il dit qu'un autre membre de la Chambre n'ose pas donner les faits.

M. CARVELL: Je voudrais qu'il les donne.

M. HAZEN: Quand l'honorable député parle de ne pas oser donner les faits, montre le poing et perd son sang-froid, il a le désavantage de se faire du tort à lui-même plus qu'à tout autre. J'allais dire que jusqu'à maintenant je m'étais fort peu mêlé aux négociations relatives au chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. J'étais de retour au Canada un jour ou deux après que les élections fédérales eurent été annoncées. J'avais rencontré mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) à Londres, qu'il quitta pour le Canada une semaine ou deux avant moi. Depuis le moment où j'ai appris la dissolution de la Chambre, je me suis trouvé dans le feu des élections générales et, peu de temps après, j'ai été invité par mon très honorable ami et leader à faire partie du cabinet fénéral.

Quant au type de cette ligne, sa construction doit être conforme au modèle régulier, car elle sera un des anneaux les plus importants de la grande chaîne des communications directes que l'on puisse trouver au Canada. Non seulement la ligne correspondra à Grand-Falls avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais avant longtemps vous aurez une voie ferrée qui traversera l'Etat du Maine, depuis Andover jusqu'au pont de Québec, et qui en se reliant avec la ligne de la vallée du Saint-Jean fournira le moyen de comunication le plus court de Québec à un port océanique dans les Provinces maritimes. Les travaux ont déjà commencé dans ce sens. Quand la ligne sera treminée—et elle le sera sans doute un jour—quand le chemin de fer de la vallée y sera réuni de

même qu'au Transcontinental, à Grand-Falls, comme c'est décidé, alors avec le chiffre énorme de trafic local qu'elle obtiendra dans la magnifique région qu'elle traverse sur presque toute sa longueur, de Grand-Falls à l'océan, cette ligne ferrée sera une des plus grandes voies de communication au Canada, et il est donc nécessaire qu'elle soit construite conformément au modèle le plus parfait.

Mon honorable ami de Carleton dit qu'elle n'est pas construite en conformité de ce type. On m'assure le contraire. On m'apprend qu'au moment où le marché a été conclu avec M. Gould, en se basant sur le cahier des charges préparé avec soin par David Maxwell, un ingénieur civil très expérimenté qui a travaillé pour les deux gouvernements au Canada—on s'est rendu compte que les $25,000 et $6,400 ne suffiraient pas pour construire la ligne si l'on voulait se conformer au modèle type. Chacun sait que les chemins de fer coûtent des sommes énormes d'argent en comparaison d'il y a quelques années. Certaines parties de la ligne du Grand-Tronc à travers le Nouveau-Brunswick coûtent $100,000 par mille et le coût moyen a été porté à $70,000 par mille. Dans le cas actuel, la voie est construite en employant des rails de 80 livres, des ponts en acier, en pierre et en béton; des rampes convenables, des remblais solides et tout ce qui est nécessaire pour que la ligne puisse être à l'avenir une ligne-mère de chemin de fer. Mon honorable ami prétend qu'elle n'est pas construite conformément à ce type. Tout ce que je puis dire, c'est que les travaux sont inspectés avec soin, à mesure qu'ils sont faits, par M. Taylor, pour le compte du gouvernement fédéral—c'est un ingénieur très compétent—et aussi par M. Maxwell, au nom du gouvernement provincial et qu'aucun montant d'argent n'est payé sans le visa de ces ingénieurs. Pour moi, je n'ai naturellement pas la grande habileté d'ingénieur et d'homme de science que possède si éminemment mon honorable ami de Carleton, qui possède à fond presque tous les sujets soumis à l'examen de la Chambre, mais je suis d'avis qu'après enquête on reconnaîtra que ceux qui sont chargés de la responsabilité de surveiller la construction de la ligne, conformément au modèle régulier, remplissent fidèlement leurs devoirs, et quand la ligne sera terminée elle donnera entière satisfaction. J'aurais voulu avoir ici le cahier des charges de M. Maxwell, si j'avais su plus tôt que mon honorable ami devait soulever cette question aujourd'hui. Il a eu l'obligeance de me faire parvenir un avis à une heure moins le quart, alors que je ne pouvais pas me procurer le cahier des charges; mais je me souviens que l'on a constaté que la garantie et les obligations ne suffiraient pas pour construire la ligne et qu'il faudrait se procurer d'autres ressources financières. La compagnie a reçu l'autorisation d'émettre des obligations pour un montant de $35,000 par mille, dont $25,000 devaient être garantis par le gouvernement de la province. Avant que le Gouvernement ait conclu ce marché avec M. Gould, pour construire cette ligne, il avait des assurances en apparence satisfaisantes d'une maison de banque de New-York. Il prit des renseignements au sujet de la solidité de cette banque auprès de différentes institutions financières de New-York et ils furent tous très satisfaisants. L'agent de cette maison se présenta devant le Gouvernement et dit qu'il était prêt à avancer sans garantie provinciale la somme de $10,000 par mille et il donna sa garantie en conséquence.

A mesure que le temps s'écoulait, il fut forcé de dire au Gouvernement qu'en raison des difficultés financières qui s'étaient produites aux Etats-Unis et ailleurs, il n'était pas en état de faire face à sa garantie. On reconnut qu'il était impossible de lui intenter un procès à propos de sa garantie et en conséquence le gouvernement de la province fut obligé, à la dernière session, pour faire achever la ligne, de garantir les obligations pour un nouveau montant de $10,000 par mille. Cela ne comprend absolument pas les ponts dont il a été question cet après-midi. Pour que cette ligne communique par le tracé le plus court avec la partie est de la ville de Saint-Jean, en passant à proximité de la baie de Courtenay et des nouveaux travaux d'agrandissement du port, il faudra construire des ponts, un sur le fleuve Saint-Jean, un peu plus bas que Gagetown et un autre sur la rivière Kennebecasis, à Ferry-Point. La voie suivra ensuite la vallée du Saint-Jean jusqu'à Mistake ou dans son voisinage. Après avoir correspondu avec l'Intercolonial, la ligne gagnera la baie de Courtenay en utilisant les voies de l'Etat. Ces ponts coûteront très cher. En plus, il sera nécessaire de construire un pont moins coûteux, pour traverser le Saint-Jean de la rive est à la rive ouest, dans le voisinage d'Andover, comté de Victoria. Après le changement d'administration en 1911, les représentants de la province du Nouveau-Brunswick vinrent à Ottawa et soumirent la question au Gouvernement. Ils soutinrent que le Gouverne-

ment avait conclu une entente pour exploiter cette ligne comme faisant partie du réseau de l'Intercolonial, reconnaissant ainsi les avantages qu'elle rendrait au pays. Ils ont demandé alors pour assurer l'achèvement de l'entreprise que la compagnie avait acceptée, que le Gouvernement garantît l'emprunt nécessaire pour construire les ponts le long de la voie. Ils avaient une évaluation de M. Maxwell, disant que les ponts coûteraient probablement $1,000,000 ou environ, et en conformité de cette évaluation qu'ils crurent exacte, je suis heureux de dire que mes collègues du Gouvernement ont consenti à garantir pour une période de quinze ans l'intérêt sur les obligations émises pour les ponts.

La loi prévoyait qu'après quinze ans on porterait au crédit des ponts les recettes de la ligne proportionnellement au coût des ponts comparé au coût de la ligne quand elle a été construite. Un doute s'éleva au sujet de savoir si ce montant était suffisant pour construire les ponts. Le gouvernement provincial demanda alors les services de M. Monsarrat, un constructeur expert de ponts qui était occupé à la construction du pont de Québec. M. Monsarrat reconnut qu'à l'endroit où l'on se proposait de construire un pont sur le Saint-Jean, il faudrait, à ce point géographique, creuser jusqu'à des centaines de pieds pour asseoir une fondation suffisante. A Mistake on a creusé jusqu'à 120 pieds et on n'a pas trouvé de base solide, et je crois qu'on a évalué qu'il faudrait aller jusqu'à 260 pieds. Il fit rapport que l'emplacement n'était pas acceptable, et il en désigna un autre au quai de Durnham où il constata une profondeur moindre, qu'il était possible d'y construire un pont et que les travaux coûteraient $2,063,000. Le pont de la Kennedecasis fut évalué à $500,000.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick vint de nouveau à Ottawa demander au Gouvernement fédéral s'il ne pourrait pas lui accorder une aide supplémentaire.

Le Gouvernement a étudié la question et je crois qu'il est disposé, non pas à garantir les obligations, mais à construire les ponts lui-même et à concéder l'usage gratuitement, pendant quinze ans, aux conditions imposées par la loi votée par cette Chambre il y a deux ans. Pour ma part, je ne vois aucune raison pour que le Gouvernement n'agisse pas ainsi; il a reconnu la nécessité de ce chemin de fer, il a admis en principe qu'il devait aider à la construction de ces ponts et lorsqu'il a accepté de garantir l'intérêt sur un million de dollars pendant quinze ans, il croyait que cette somme serait suffisante pour construire les ponts. Maintenant qu'il est constaté que cette somme sera insuffisante, il me semble qu'il ne serait que juste que le Gouvernement construisît lui-même les ponts et en cédât l'usage gratuitement, à la compagnie, pendant quinze ans. Après cette date, on appliquerait les dispositions de la loi de 1912, concernant la proposition entre le coût des ponts et le coût total de la voie.

Le discours que vient de prononcer l'honorable député de Carleton peut s'interpréter de deux manières. Pour les uns il peut vouloir dire que mon honorable ami est absolument opposé à la construction de ces ponts. Est-il sincère dans ce qu'il nous dit aujourd'hui? Ne joue-t-il pas encore le jeu qu'il a joué pendant des années, en empêchant le Gouvernement de venir en aide à cette compagnie et à la province; en l'empêchant de prendre les moyens d'assurer la construction de ces ponts, sans lesquels la voie est impossible?

L'honorable député a aussi parlé du raccordement à Grand-Falls. Il n'y a pas le moindre doute qu'il y aura un raccordement à Grand-Falls, entre le Transcontinental et le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Le seul point que le ministre des Chemins de fer n'a pas encore décidé, c'est de savoir s'il sera nécessaire de construire un pont sur la rivière et vingt-cinq ou trente milles de ligne, ou si l'on n'obtiendra pas le même résultat sans faire cette dépense, en acquérant des droits de circulation, entre Andover et Grand-Falls, sur une voie qui existe déjà et qui, sur la plus grande partie du parcours, longerait la nouvelle voie. L'an dernier, il n'y avait pas le moindre doute et, aujourd'hui encore, il n'y a pas le moindre doute que le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean sera relié au Grand-Tronc-Pacifique à Grand-Falls et qu'il recevra tout le trafic du Grand-Tronc-Pacifique destiné au port de Saint-Jean et qu'il transportera également de Saint-Jean à Grand-Falls tout le trafic arrivant à ce port et destiné au Transcontinental.

L'honorable député ne s'est pas contenté de parler du chemin de la vallée de Saint-Jean; il a aussi fait allusion au chemin de fer Southampton, au sujet duquel un fonctionnaire du département instruit actuellement une enquête. A propos de cettte ligne, mon honorable ami fait plusieurs assertions non fondées. Lorsque j'étais premier ministre, la province a garanti les obligations de cette ligne jusqu'à

concurrence de $10,000 par mille. Il avait une longueur de treize milles. Mais nous n'avons donné cette garantie qu'après que le Canadien-Pacifique se fût engagé à maintenir, outiller et exploiter la voie et à payer 40 p. 100 des recettes brutes, sous forme de loyer. Avant de garantir les obligatons, j'avais de plus exigé du gérant du trafic un état établissant que les recettes seraient assez élevées pour que cette proportion de 40 p. 100 des recettes brutes fût suffisante pour payer l'intérêt sur les obligations et laisser un excédent pour la compagnie.

L'honorable député a parlé également d'une ligne allant de l'Intercolonial aux grandes chutes sur la rivière Nipisiguit et auquel le gouvernement provincial avait accordé une gaarntie de $15,000 par mille. Cette voie est exploitée depuis nombre d'années et la province qui a garanti les obligations n'a jamais été appelée à débourser un seul dollar. Cette ligne a été construite pour permettre l'exploitation des riches dépôts de minerai de fer, près des grandes chutes du Nipisiguit. Ces dépôts étaient exploités par la Canadian Iron Company dont M. Drummond faisait partie. De grandes quantités de minerai ont été extraites et expédiées sur les marchés étrangers. De nombreux ouvriers ont trouvé de l'emploi à ces dépôts et aujourd'hui une ville prospère s'élève à Grand-Falls.

Mon honorable ami parle comme si cet argent avait été gaspillé. Ces dépenses ont été approuvées par tous les membres de l'assemblée législative. Tout le monde était d'avis que c'était une excellente opération. Non seulement cette voie a permis l'exploitation de ces dépôts ferrifères, mais la province a touché les redevances sur chaque tonne de minerai extraite. Ces usines sont fermées temporairement, mais je suis certain qu'elles seront exploitées de nouveau bientôt, et que la province ne perdra rien par suite de cette opération approuvée par tous les membres de la législature, libéraux comme conservateurs.

Je suis convaincu que l'honorable député de Gloucester (M. Turgeon) ne dira pas que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a mal fait de garantir les obligations de cette compagnie. Il connaît la localité, il connaît la valeur de ces dépôts, il connaît la nature de la ligne, et il sait avec quel soin elle a été construite. J'espère que les améliorations qui se font actuellement dans le port de Bathurst seront bientôt terminées et que la compagnie pourra expédier son minerai de Bathurst au lieu d'être obligée de le transporter plus loin qu'à Newcastle comme à présent. J'espère de plus que nous aurons bientôt des hauts fourneaux à Bathurst pour le traitement du minerai et cela encore donnera de l'ouvrage à un grand nombre d'ouvriers.

Je me rends compte, monsieur l'Orateur, que je n'aurais pas dû abuser aussi longtemps de la patience de la Chambre à propos de cette question du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, qui a été discutée ici depuis plusieurs années par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), par l'honorable député de Carleton (M. Carvell), par d'autres encore et par moi. Ce qui a été dit aujourd'hui ne jette guère de lumière nouvelle sur la question.

Je trouve très regrettable que l'honorable député de Carleton se soit livré à de pareilles attaques contre le premier ministre du Nouveau-Brunswick, dont la conduite fera bientôt l'objet d'une enquête devant un haut tribunal et qui représente dans la législature le même comté que mon honorable ami représente ici. Il est plus regrettable encore que l'honorable député ait insinué que M. Fleming est allé à New-York pour faire disparaître la trace de certaines opérations concernant le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. L'honorable M. Fleming est malade depuis longtemps. Il y a trois ou quatre ans, quand je siégeais avec lui dans l'assemblée législative, il a eu une maaldie ressemblant beaucoup à celle dont il souffre aujourd'hui et, pendant plusieurs mois, sa santé a donné des inquiétudes à ses amis. Cette année encore il a été très malade et il a dû garder la Chambre, et même le lit, pendant des semaines. Dans de pareilles circonstances, l'honorable député de Carleton aurait pu se montrer un peu plus charitable, plus équitable; il aurait dû comprendre que même un adversaire politique a droit à certains égards et, par-dessus tout, il aurait dû s'abstenir de laisser entendre que M. Flemming qui est allé à New-York consulter un spécialiste, n'a entrepris ce voyage que pour faire disparaître les preuves de sa culpabilité.

Je ne crois qas nécessaire d'entrer dans les détails de la construction de cette voie dont a parlé mon honoarble ami. Je laisse la question où elle est, sachant que le public sera mis au courant de tous les faits qui s'y rapportent et qu'il sera fait justice des accusations qui ont été portées.

Si ce que me rapportent M. Black et d'autres membres du comité, si les déclarations que j'ai reçues des membres du gou-

vernement et de personnes dont j'ai toujours respecté les connaissances et l'intégrité, sont vraies, l'enquête démontrera que pas un dollar n'a été détourné de ses fins légitimes et que tout l'argent voté et payé a été employé à la construction de la ligne; l'enquête démontrera aussi que le Nouveau-Brunswick et le Canada ont fait une excellente opération en venant en aide à une entreprise aussi nécessaire.

M. PIUS MICHAUD (Victoria) (N.-B.): Je désire dire quelques mots sur cette question du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Je commencerai par féliciter l'honorable député de Carleton d'avoir si chaleureusement et si vigoureusement traité la question. Je considère que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas raison de reprocher à mon honorable ami de se servir d'un langage vulgaire, pour rapporter certaines histoires. Un certain nombre de ces histoires qui circulent actuellement dans la province du Nouveau-Brunswick pourraient bien être fondées et je comprends que nos honorables amis de la droite n'aiment pas à ce qu'elles soient racontées ici.

La Chambre peut être certaine que cette affaire du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean est la grande question du jour dans ma province. Nous ne sommes pas satisfaits de la manière dont cette ligne est construite. La construction est entièrement entre les mains des Américains, et bien que nous les aimions comme voisins, nous ne voulons pas qu'ils viennent chez nous faire ce que nous devrions faire nous-mêmes.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries, de passage dans ma ville, il y a une couple d'années, nous a donné un excellent avis, en nous disant de nous tenir à l'écart des Américains. Il nous a dit qu'à cause de notre voisinage nous serions peut-être tentés de communiquer avec eux, mais il nous a fortement conseillé de ne pas avoir à faire avec eux. Je demande à la Chambre de m'expliquer pourquoi on a accordé l'entreprise de la construction du chemin de fer de cette vallée à M. Gould, au lieu de charger un Canadien de l'exécution de ces travaux. Je répondrai et je crois qu'on acceptera la réponse que je vais faire. Le bureau principal de M. Gould se trouve à Presqu'Isle, état du Maine, et c'est là qu'il garde ses livres et qu'il fait sa correspondance. La législature du Nouveau-Brunswick est saisie présentement d'accusations relatives à la façon condamnable dont on a dépensé l'argent destiné à ce chemin de fer, et l'on se demande comment on va s'y prendre pour mettre la main sur les livres de M. Gould, dans le but d'établir la véracité de ces accusations. On nommera bientôt une commission royale, mais je demande aux honorables membres de cette Chambre de me dire quelle autorité nous devons invoquer pour atteindre ces livres. Quant à moi, je n'en vois aucune.

A l'extrémité supérieure du fleuve Saint-Jean se trouve la ville de Grand-Falls qui est le point terminal supposé du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Mais on a voté des subventions pour la construction de ce chemin de fer jusqu'à Andover seulement, soit jusqu'à vingt-cinq milles de Grand-Falls. Toute la question, c'est qu'on doit prolonger ce chemin de fer jusqu'à Grand-Falls, si l'on veut qu'il fasse concurrence au chemin de fer Pacifique-Canadien et se relie au chemin de fer Transcontinental. Si l'on ne prolonge pas jusqu'à Grand-Falls cette voie ferrée, nous n'aurons jamais de concurrence le long de la vallée du Saint-Jean. Grand-Falls se développe très rapidement; nous possédons de grandes chutes d'eau et de nouvelles industries s'établiront bientôt dans cette partie du pays; nous achetons des terrains aux environs de cette ville et nous nous préparons à y construire des moulins à pulpe et à papier. Cette vallée est la plus fertile de toutes celles qu'on trouve dans les Provinces maritimes et, en vérité, dans tout le Canada. Les deux rives de la rivière bordent des terres dont la fertilité n'est pas dépassée et la population qu'on y rencontre fait de rapides progrès. Il n'y a pas de raison qui empêche la construction immédiate de ce chemin de fer entre Andover et Grand-Falls ainsi que l'exécution de la balance de cette entreprise. Il en est pourtant une qu'on n'indique pas ouvertement et je crois que je ne commettrai pas d'erreur en la donnant à la Chambre.

Il existe une autre grande compagnie de chemin de fer qui se trouve intéressée au chemin de fer de cette vallée, et nous savons pourquoi cette compagnie a loué les services de M. Gould pour construire le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Ce chemin de fer fait correspondance avec le Transcontinental, à Grand-Falls; il recevra beaucoup de trafic d'une autre grande voie ferrée qui part de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, après avoir passé par

Grand-Falls, et qui atteint le littoral du Pacifique.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a parlé des chemins de fer à travers l'état du Maine, et j'ai été surpris de l'entendre faire cette allusion. Je ne crois pas qu'il était sincère, en ce faisant. Pourquoi un chemin de fer à travers l'état du Maine pour atteindre Québec? N'avons-nous pas, aujourd'hui, une ligne véritablement terminée et qui se prolonge de Saint-Jean jusqu'à Québec ou Lévis? Mais ce n'est pas la route que le chemin de fer Canadien du Pacifique veut que l'on construise; elle n'a pas l'air de plaire à cette dernière compagnie. Le Canadien du Pacifique demande une voie indépendante de celle du Transcontinental ou de celle de l'Intercolonial—une ligne qui lui appartienne en propre. Dans le but d'atteindre cette fin, il est forcé de traverser l'état du Maine. Le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean se construit entièrement avec l'argent canadien obtenu grâce à des obligations garanties par le gouvernement provincial et avec les subventions accordées par le Gouvernement fédéral; pas un sou d'argent américain n'est placé dans cette entreprise. La population du Nouveau-Brunswick est mécontente de ce chemin de fer, car on ne l'a pas construit suivant le type voulu. Quand l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré que mon honorable ami de Carleton n'était pas content de cette voie ferrée, il a dit la vérité. Nous sommes prêts à nous plaindre de ce chemin de fer, afin d'en obtenir un meilleur, si cela est possible. Il existe des chartes pour un grand nombre de chemins de fer, dans la province du Nouveau-Brunswick, voies ferrées qu'on devrait construire, ce que l'on ne fait pas encore. Je connais tout ce qui se passe au sujet de la ligne de Plaster-Rock à Riley's-Brook. On ne la bâtit pas, parce que les membres de la compagnie intéressée se sont adressés à la législature. Voilà tout le secret de la chose. L'an dernier, et cette année encore, la compagnie intéressée s'est adressée à la législature provinciale; cependant, parce que certaines personnes font partie de cette compagnie, le gouvernement provincial n'a aucune confiance en elles. Je regrette qu'au cours des deux ou trois dernières années il n'y ait pas eu un plus grand nombre de libéraux dans certaines de ces compagnies de chemins de fer pour protéger les trésors publics de ce pays.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE.

Bill (n° 142), déposé par M. Douglas et concernant le Pacific, Transcontinental Canada et Hudson Bay Railway Company.

Bill (n° 97), déposé par M. Fripp et autorisant "The All Red Line Railway Company", titre changé en celui de "The Labrador, Quebec and Southern Railway Company".

LE CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DU SAINT-JEAN.

M. MICHAUD (Victoria) (N.-B.): Monsieur l'Orateur, lors de la suspension de la séance, à six heures, j'allais démontrer aux membres de cette Chambre l'importance qu'il y a de construire une voie ferrée entre Riley-Brook et Plaster-Rock, dans le comté de Victoria (N.-B.). Le gouvernement provincial a refusé de garantir les obligations émises en vue de la construction de ce chemin de fer et cela pour plusieurs raisons. J'ai déjà indiqué deux de ces raisons et je veux en donner encore deux autres. Les membres de la compagnie qui devait construire ce chemin de fer se trouvaient dans une position qui semblait grandement défavorable. Le gouvernement provincial ne tenait compte que de ses amis politiques. Aujourd'hui, les membres de cette compagnie construisent cette voie ferrée, ou une partie seulement, de leurs propres deniers, à leurs frais personnels, dans l'espoir d'obtenir en fin de compte l'aide du gouvernement provincial. Je comprends qu'ils ont conclu ce qu'on appelle une entente relative à une subvention avec le Gouvernement fédéral, et j'espère que le ministre des Chemins de fer remplira l'engagement déjà pris, dans le but d'encourager la construction de cette ligne. On a tenté tous les efforts possibles pour empêcher la construction de cette voie ferrée, et j'ai le regret de dire que, sans l'aide du gouvernement provincial, rien ne peut se faire d'ici quelque temps. Si on la construit, cette ligne traversera les meilleures parties de la province du Nouveau-Brunswick. Elle suivra la vallée Tobique qui embrasse l'une des pls fertiles régions de la province.

J'ai vu du blé atteindre jusqu'à cinq pieds de hauteur; d'autres grains réussissent également bien. On y récolte du bon foin et, à la tête de la rivière Tobique, on trouve probablement les meilleurs cantons forestiers du Canada. Le besoin d'un chemin de fer de Riley-Brook à Plaster-Rock se fait réellement sentir.

On a parlé du chemin de fer de Southampton. Je me contenterai de dire, à ce propos, qu'on a construit ce chemin de fer avec un certain montant d'argent et que l'on affirme que cette entreprise a rapporté de gros bénéfices à ceux qui en ont assuré l'exécution. On m'a dit que le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, que l'on construit maintenant, n'est pas beaucoup mieux bâti que ne l'a été celui de Southampton. S'il en est ainsi, les entrepreneurs réalisent de cette entreprise de jolis profits. Je suis heureux de dire que la législature du Nouveau-Brunswick a consenti de voter $10,000 par mille, montant qui permettra de parachever cette entreprise du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, si on le consacre tout entier à ces travaux. Telle qu'elle est et si on la complète telle que commencée, cette voie ferrée ne donnera pas satisfaction. Je dis avec plaisir que les membres de l'opposition, à la législature provinciale, MM. Dugal et Pelletier, ont approuvé ce crédit, et je suis certain qu'ils méritent des félicitations pour avoir pris cette attitude.

L'an dernier, l'honorable ministre des Chemins de fer m'a dit que le chemin de fer d'Andover à Grand-Falls—c'est-à-dire, la continuation du chemin de fer de la vallée—ne serait pas construit immédiatement. Je ne puis comprendre pourquoi l'on ne construirait pas une partie de cette ligne; ces travaux importent autant que la construction d'une voie ferrée dans aucune autre partie de la province.

Il y a à l'extrémité supérieure de la province du Nouveau-Brunswick un certain nombre de villes qui se développent rapidement. A Grand-Falls, nous possédons la chute d'eau la plus considérable du Canada; nous avons besoin de meilleurs moyens de transport, et l'on devrait construire cette ligne jusqu'à cette ville.

On nous dit que nous pouvons avoir les droits de passage sur le chemin de fer Canadien du Pacifique d'Andover à Grand-Falls, distance de 25 milles, mais cela ne sera pas suffisant; nous voulons une ligne qui nous appartienne en propre. La province a voté l'argent pour construire cette voie ferrée; pourquoi avoir les droits de circulation sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, sur une distance aussi faible? Je suis heureux d'observer que le ministre de la Marine et des Pêcheries a promis de faire construire un pont à Andover; on en aura grandement besoin, si on prolonge cette voie ferrée jusqu'à Grand-Falls.

[M. Michaud.]

En terminant, je tiens à dire que cette ligne de la vallée a donné lieu à de nombreux débats, en cette Chambre, et à la législature provinciale du Nouveau-Brunswick, mais nous sommes loin d'être satisfaits de ce qu'on a accompli jusqu'à présent. J'espère qu'on parachèvera bientôt ce chemin de fer jusqu'à Andover d'où il se dirigera vers l'Etat du Maine, grâce à une ligne de raccordement et d'où encore il se prolongera le long du fleuve Saint-Jean, jusqu'à Grand-Falls.

M. H. F. McLEOD (York, N.-B.): Dans les quelques observations que je veux soumettre à la Chambre à propos de la question soulevée ici je ne sais pourquoi je crois que l'honorable député de Carleton (N.-B.) avait enfreint tout à fait le règlement. Je tiens à me limiter au souvenir que j'ai des faits dont j'ai une connaissance générale, des faits surtout et avant tout qui ont été soumis à la Chambre par l'honorable député qui a pris la parole avant moi.

Je me demande parfois si le représentant de Carleton, quand il adresse la parole à la Chambre—ce qu'il fait très souvent—ajoute foi lui-même à ce qu'il nous crie d'une voix hystérique.

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'enfreint pas le règlement; il le ferait s'il disait qu'il n'ajoute pas foi aux observations que le représentant de Carleton a faites à la Chambre. Je ne crois pas que son langage soit contraire aux usages parlementaires.

M. McLEOD: Je me demande parfois, monsieur l'Orateur, si le représentant de Carleton ajoute foi lui-même à ses propos marqués au coin de l'emportement et de la méchanceté.

Des VOIX: A l'ordre!

M. McLEOD: S'il n'y ajoute pas foi, je dois me borner à déplorer la perversion d'esprit et la malhonnêteté intellectuelle qui le portent à parler ainsi.

Des VOIX: A l'ordre!

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, pareille observation est-elle permise?

M. l'ORATEUR: Les mots " malhonnêteté intellectuelle " ne me paraissent pas tout à fait parlementaires.

M. McLEOD: Qu'il me soit permis d'expliquer que j'entends par là la perversion, l'état d'esprit qui porte l'honorable député

à croire que quiconque diffère d'opinion avec lui en matière politique ne saurait avoir de convictions sincères ni poursuivre de but avouable. Je ne me propose pas de relever toutes les intempérances de langage de l'honorable député, mais, je le déclare, celui que le parti pris aveugle au point de penser que tout collègue différant d'opinion avec lui est dépourvu d'honnêteté, de rectitude et de dignité, celui-là, dis-je, manque de droiture d'esprit et est incapable de traiter loyalement aucune question politique.

Dans l'exposé qu'il a fait de la question, le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est reporté jusqu'à l'époque où fut conçu le projet de chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Je ne le suivrai pas dans tous les détails de l'entreprise. Qu'il me soit cependant permis de faire observer que de longues années durant, les hommes politiques du Nouveau-Brunswick se sont fait un jeu de ce chemin de fer.

En 1908, nous avons conquis le pouvoir en cette province sans avoir jamais promis, mon honorable ami en conviendra, de faire construire de chemin de fer dans la vallée du Saint-Jean. Nous savions cependant qu'on y réclamait depuis de longues années l'établissement d'un voie ferrée au nom de la justice et de tout ce qui contribue à la prospérité d'un pays.

A l'époque de la Confédération, nous comptions qu'on nous doterait d'un tel chemin de fer; nous y avons compté d'avantage lorsqu'il fut question de la construction du Transcontinental national, car nous espérions qu'on le ferait passer là où les conditions géographiques l'exigeaient. A en croire ce que le représentant de Carleton prétend depuis qu'il occupe un siège en cette Chambre, c'est en lui que les droits de la population de la vallée du Saint-Jean auraient trouvé leur plus valeureux champion. A l'époque des travaux préliminaires du Transcontinental, alors que tous s'accordaient à demander que ce chemin de fer passât dans la vallée du Saint-Jean, il se tint une convention libérale à laquelle un citoyen d'Andover, un commettant de mon honorable ami de Victoria et Madawaska (M. Michaud), M. Porter, libéral convaincu et ayant à cœur l'intérêt du Nouveau-Brunswick, proposa un ordre du jour portant que le chemin de fer Transcontinental devait passer par la vallée du Saint-Jean et non à travers les régions désertes de la province. Obéissant à l'esprit de parti, et pour qu'on ne suscitât pas d'embarras au cabinet libéral d'Ottawa, mon honorable ami de Carleton faisait échouer cet ordre du jour—il l'a avoué lui-même.

M. CARVELL: L'honorable député ne sait pas ce qu'il dit; jamais pareille chose ne s'est passée. Il tient là un langage contraire à la vérité; il est mal renseigné, et j'exige une rétraction de sa part.

M. L'ORATEUR: L'honorable député de Carleton niant l'exactitude de cet avancé, le représentant d'York est obligé de s'en tenir à cette dénégation.

M. McLEOD: L'usage parlementaire m'impose le devoir d'accepter la parole de mon honorable ami, mais niera-t-il qu'à cette convention-là, M. Porter, d'Andover, proposa un ordre du jour portant que le chemin de fer devrait passer dans la vallée du Saint-Jean?

M. CARVELL: Je ne le nie point.

M. McLEOD: De plus, l'ordre du jour de M. Porter ne fut-il pas étouffé à la convention?

M. CARVELL: Non.

M. McLEOD: Fut-il soumis à la convention?

M. CARVELL: Oui.

M. McLEOD: Non pas.

M. CARVELL: Je dis que oui.

M. McLEOD: Il fut écarté, grâce surtout aux soins de mon honorable ami.

M. CARVELL: C'est faux, et j'exige que l'honorable député retire cette assertion.

M. l'ORATEUR: L'honorable député d'York s'étant déjà rétracté, je ferai observer à l'honorable représentant de Carleton qu'il ne lui est pas permis de persister à affirmer qu'il ne dit pas vrai.

M. CARVELL: Je tiens à faire savoir à mon honorable ami qu'il est très mal renseigné, que jamais pareille chose n'a eu lieu.

M. l'ORATEUR: L'usage parlementaire exige que l'honorable député d'York s'en rapporte à la parole du représentant de Carleton.

M. McLEOD: Je sais, et c'est un usage dont je voudrais ne pas m'écarter au cours des quelques observations que j'ai à faire. J'accepte donc la parole de mon honorable ami pour me conformer à l'usage parlementaire.

Le représentant de Carleton avoue que M. Porter avait rédigé l'ordre du jour en question; mais cet ordre du jour, je lui demande, la convention en fut-elle saisie? Pas du tout, et cependant, la population du Nouveau-Brunswick était unanime à réclamer le passage du chemin de fer dans la vallée du Saint-Jean. Qu'advint-il de l'ordre du jour? Mon honorable ami avait-il perdu toute influence auprès des libéraux du Nouveau-Brunswick? S'est-il ou ne s'est-il pas efforcé de faire adopter l'ordre du jour par la convention? Ou il ne l'a pas fait et s'est, par conséquent, opposé à l'adoption de ce tracé, ou il n'exerçait plus d'influence auprès des libéraux du Nouveau-Brunswick; qu'il choisisse entre les deux propositions de ce dilemme.

Si la vallée du Saint-Jean ne fut pas dotée d'un chemin de fer à cette époque-là, la faute n'en fut pas au parti conservateur, mas bien au représentant de Carleton et à ses amis du parti libéral. A notre avènement au pouvoir, en 1908, nous n'étions liés par aucune promesse à l'égard de ce chemin de fer; mais il nous incombait de doter la province d'une somme suffisante de moyens de transport.

Ainsi que l'a dit le ministre de la Marine et des Pêcheries, des députations venues de divers comtés et composées de représentants des deux partis politiques nous prièrent instamment de leur fournir les moyens de transport que les libéraux leur avaient si longtemps refusés. Les conservateurs étaient alors au timon des affaires dans la province du Nouveau Brunswick, tandis qu'un cabinet libéral exerçait le pouvoir à Ottawa avec l'appui du représentant de Carleton. Il fallut, pour parler le langage dont certain libéral du comté de Saint-Jean se servait à l'assemblée législative, une coalition des forces d'un parti à Fredericton et d'un autre parti à Ottawa pour faire aboutir l'entreprise.

A une assemblée qui se tint à Woodstock, l'honorable député de Carleton donna lecture de certaine lettre dont la teneur, fort heureusement, est aujourd'hui insérée dans une loi du Nouveau-Brunswick. C'était une lettre dans laquelle le représentant de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley), alors ministre des Travaux publics, indiquait le genre de chemin de fer dont il consentirait à prendre possession et qu'il exploiterait à titre de tributaire du réseau de l'Etat. Au moment où il donnait lecture de cette lettre, mon honorable ami savait qu'il était impossible de faire construire un chemin de fer de ce type avec l'aide accordée par la province et la subvention octroyée par le Gouvernement fédéral. L'honorable M. Hazen, qui était alors premier ministre du Nouveau-Brunswick, avait déclaré que si le Gouvernement fédéral prenait possession du chemin de fer et se chargeait de l'exploiter, la province en garantirait les obligations jusqu'à concurrence de $25,000 par mille.

Dans la lettre dont le représentant de Carleton donnait lecture à Woodstock, M. Pugsley disait qu'il se chargerait de l'exploitation d'un chemin de fer à rampes de 4 p. 100, dont les ponts et ponceaux seraient en béton, et construit d'après le même type que le Transcontinental National. Ainsi, en 1910, tenant compte des artifices et des fourberies de nos adversaires, nous faisions voter une loi portant garantie des obligations du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, jusqu'à concurrence de $25,000 par mille, pourvu que les rampes en fussent de 4 p. 100, et les ponts et ponceaux construits en béton ou en pierre. Nous mettions cette condition, parce que nous savions qu'il ne serait pas possible de construire un chemin de fer de ce type avec l'aide qui devait être accordée.

Cet après-midi, mon honorable ami, au cours de ses remarques hystériques et décousues, a dit que le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait retardé, avait cherché à voler ce chemin de fer, et avait tenté de toutes façons de l'entraver. C'est le contraire absolu qui est vrai. Nous nous sommes honnêtement interessés à ce projet dans l'idée de construire le réseau. Nous savions que nos amis d'Ottawa, qui dirigeaient le Gouvernement du pays, ne voulaient pas que le chemin de fer fût construit par un gouvernement conservateur au Nouveau-Brunswick. Nous savions que tous les obstacles qui pouvaient être créés pour empêcher la construction du réseau par un gouvernement conservateur seraient suscités par mon honorable ami de Carleton, et mon honorable ami de la ville de Saint-Jean, qui est à l'heure actuelle absent de son siège. Mon honorable ami de Saint-Jean a déclaré sur plusieurs tréteaux—je crois avoir raison bien que je parle de mémoire—qu'on pouvait construire la voie pour $31,000 le mille.

M. CARVELL: Le genre de voie ferrée que vous construisez actuellement—oui.

M. McLEOD: Je crois être dans le vrai en disant que l'honorable député a déclaré que le réseau pouvait être construit pour

$31,000 le mille. Je regrette de ne pas avoir le contrat en main, mais, en tant que mon souvenir s'y prête, notre contrat décrète qu'il y aura une rampe maxima d'un pour cent vers l'ouest, et une rampe maxima de quatre dixièmes pour cent de la ville de Fredericton à Saint-Jean, où la circulation est la plus forte. Ai-je raison?

M. CARVELL: Non.

M. McLEOD: J'ai raison.

M. CARVELL: Quatre dixièmes vers l'Est et six dixièmes vers l'Ouest.

M. McLEOD: Quatre dixièmes vers la mer, c'est ce que j'ai dit. L'honorable député admettra que c'est là une voie de bonne marque. Si une chose m'a frappé plus qu'une autre, pendant que j'écoutais l'honorable député de Carleton discuter la question cet après-midi, c'est qu'il portait la plus lamentable accusation qu'on pût imaginer contre le Transcontinental dans le Nouveau-Brunswick. On a construit à travers la forêt vierge du Nouveau-Brunswick, à travers ses régions boisées immaculées, à travers les terres de la couronne, à travers les aires silvestres si productives, une voie ferrée allant d'Edmundston au port de mer de Moncton, qui n'a jamais vu l'océan. Si mon honorable ami veut parler honnêtement, comme un homme, il me dira que le réseau repose là tel un monument érigé en l'honneur d'un crime. Le dira-t-il? Il ne parlera pas, car il sait que ce chemin de fer, construit d'Edmundston à travers la forêt vierge du Nouveau-Brunswick au port de mer de Moncton, qui n'a jamais été port de mer et ne le sera jamais, est le monument d'un crime. Eussè-je été à sa place, j'aurais été assez homme, j'aurais assez aimé la province qui m'a vu élever, j'aurais été assez indépendant pour appuyer dans ce Parlement la vieille province du Nouveau-Brunswick, fondée par les loyalistes, comme il l'a dit. J'aurais été assez homme, qu'il se fût agi ou non du parti, pour réclamer la construction d'une voie là où elle devait être, dans la vallée du Saint-Jean, colonisée, comme il le dit, par les bonnes vieilles familles loyalistes.

M. CARVELL: Si mon honorable ami veut consulter le hansard de 1905, il découvrira que dans le premier discours que j'ai prononcé dans cette Chambre, je faisais exactement ce qu'il dit qu'il aurait fait.

M. McLEOD: Comment avez-vous voté?

M. CARVELL: Vous ne trouverez nulle part que j'aie voté contre le passage du chemin de fer dans la vallée du Saint-Jean.

M. McLEOD: On ne peut pas trouver, non plus, que l'honorable député (M. Carvell) ait jamais proposé dans cette Chambre de faire passer la ligne dans la vallée, car il ne l'a jamais fait. J'admets que l'honorable député était en faveur de la voie dans la vallée; il ne pouvait pas agir autrement.

M. CARVELL: De quoi parlez-vous, alors?

M. McLEOD: Vous savez ce dont je parle. Habitant comme il le fait la vallée du Saint-Jean, mon honorable ami ne pouvait pas dans son cœur—je crois qu'il a un cœur—s'opposer au passage de la ligne dans la vallée. Je lui porte tout le respect voulu. Je n'ai rien à dire contre lui, sauf en politique. Mon honorable ami désirait ardemment bien faire, mais agir vraiment est tout une autre chose. Mon honorable ami est un homme de courage en temps d'élection, et je crois qu'il possède une tenacité de bouledogue, mais il n'avait pas encore assez du vieux sang dans ses veines pour lutter contre son parti. Voilà tout. Le côté dominant de son parti était contre lui, et il n'avait pas assez de virilité pour se dresser et pour agir en homme contre son propre parti, en faveur de la province et en faveur de la vallée du Saint-Jean.

Voilà ce qui lui manquait. Nous avons livré notre petite bataille, nous sommes venus à Ottawa. Moi-même, je suis venu à Ottawa, pendant les temps sombres du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, alors que les libéraux étaient au pouvoir. Nous sommes venus ici et l'honorable William Pugsley nous a reçus de la façon charmante dont il reçoit tout le monde avec cette gracieuseté de manières qui le caractérise. Je crois qu'en son for intérieur il était sympathique au chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, mais il n'avait pas de sympathie pour sa construction par les tories; il ne voulait pas qu'ils en eussent le crédit. Nous avons souvent négocié avec lui, obtenant un succès indifférent; puis est venu l'heureux moment de septembre 1911, alors que le Seigneur nous les a livrés. Puis nous avons eu l'occasion de traiter avec des personnes qui portaient une attention bienveillante à la construction de ce chemin de fer. Je suis venu moi-même à Ottawa et j'ai interviewé le ministre des Chemins de fer, qui n'est plus dans cette Chambre.

Agissant au nom du gouvernement du Nouveau-Brunswick, j'ai fait une convention pour louer ce chemin de fer pour quatre-vingt-dix-neuf ans; et aujourd'hui l'honorable député de Carleton (M. Carvell)

dit: Mais, ils ont vraiment changé le statut. Eh bien! nous l'avons fait. Nous ne voulions pas construire à travers le Nouveau-Brunswick un réseau comme le Transcontinental, qui a coûté $102,000 au mille; une partie de cet argent est allé au chemin de fer. Nous ne voulions pas construire un réseau de cette nature, mais nous voulions construire une ligne meilleure que l'Intercolonial, et supérieure au Pacifique-Canadien dans le Nouveau-Brunswick, et nous avons fait un contrat ou une convention pour louer pendant 99 ans le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, qui devait être exploité par le gouvernement du Canada comme partie du régime des chemins de fer nationaux. C'est un réseau construit au maximum de rampe de 1 p. 100 vers l'Oeust. . .

M. CARVELL: Allant dans chaque direction.

M. McLEOD: Mais le maximum de rampe de .4 p, 100 allant de la ville de Fredericton au port de Saint-Jean, là où la circulation serait la plus forte. Cet après-midi, mon honorable ami a fait de nombreuses déclarations ex parte, qu'il disait déduire de ses propres connaissances. C'est un politicien de quelque mérite, et il dit qu'il a parcouru cette ligne et qu'il la connaît. Je crois pouvoir parler des soixante-deux milles qui passent dans mon propre comté, car je les ai parcourus plus qu'il ne le fera jamais; et j'ai examiné ses rampes et je connais ses courbes. J'ai fait plus que cela; j'ai siégé en qualité de membre du gouvernement du Nouveau-Brunswick, et je sais que lorsque mon honorable ami (M. Carvell) fait les déclarations qu'il a faites cet après-midi, il dit des choses qui sont absolument au delà de la vérité. A l'exception du Transcontinental national, il n'y a pas de meilleure ligne de chemin de fer construite au Canada, construite à un étalon supérieur, et observant plus exactement le cahier des charges que cette ligne de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean, de Woodstock à la ville de Fredericton, et je le sais. Nous ne dépassons nulle part sur cette ligne un maximum de rampe d'un pour cent.

M. CARVELL: Oui, vous le faites.

M. McLEOD: Nous n'atteignons ce maximum qu'en deux endroits des soixante-deux milles. J'entendais cet après-midi mon honorable ami exonérer M. Taylor, l'ingénieur du gouvernement nommé par le département des Chemins de fer et Canaux pour surveiller les estimations et le réseau. J'entendais mon honorable ami dire que M. Taylor était un homme de réputation. Ai-je raison? M. D. F. Maxwell est lui aussi un ingénieur renommé.

M. CARVELL: Je ne dis pas cela.

M. McLEOD: Je le dis; le niez-vous?

M. CARVELL: Je ne l'ai pas encore dit.

M. McLEOD: Je sais cela aussi. M. D. F. Maxwell n'a aucune relation avec la compagnie de chemin de fer du Saint-Jean; aucune relation avec la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean, aucune relation avec la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec, il est employé par la province du Nouveau-Brunswick. J'observais, lors de la discussion de cet après-midi, que l'honorable député de Carleton, dans un de ses moments d'excitation, déclarait que $1,700,000 avaient été envoyés à New-York aux concussionnaires yankees.

M. CARVELL: C'est $2,700,000.

M. McLEOD: Vous avez dit $1,700,000.

M. CARVELL: J'ai eu tort si je l'ai dit; c'était deux millions.

M. McLEOD: J'ai pris votre parole pour $1,700,000, et c'était une erreur de jugement de ma part. L'honorable député a donc dit, si l'on tient compte de ce qu'il affirme maintenant, que $2,700,000 avaient été envoyés à ces concussionnaires yankees et emportés à la ville de New-York. Ai-je raison?

M. CARVELL: Vous n'êtes pas très loin du vrai.

M. McLEOD: Bien, je n'étais que d'un million en arrière, si je prends la déclaration propre de l'honorable député. Mon honorable ami soumet-il sérieusement la proposition à la Chambre ou non?

Il a fait remarquer aussi que la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec avait vendu ses obligations garanties par la province du Nouveau-Brunswick à 95 à Londres en 1912. Il fait quelque peu erreur; elle les a vendus à 96 et une fraction, ce qui était en 1912 un assez bon prix pour des obligations garanties. Si mon honorable ami connaît quelque chose en fait de finance, il doit savoir que des obligations garanties se vendent de trois à quatre points plus bas que celles mêmes de la province. Tout le monde sait cela. Lorsque la compagnie a vendu à 96 et une fraction et non pas à 95, ce qui est une légère erreur de la part de mon honorable ami, elle a obtenu ce qui était un très bon prix, et elle a été très

chanceuse de les vendre alors. Tous les hommes de finance savent qu'il serait impossible de vendre ces obligations aujourd'hui; qu'on n'aurait pas pu les vendre six mois plus tard. La crise monétaire sur tous les marchés du monde était arrivée, et la rareté de l'argent rendait impossible la vente avec profit sur aucun marché financier de n'importe quelles obligations, quelque bonnes qu'elles fussent. Mon honorable ami sait cela; cependant il a eu des crises hystériques cet après-midi, parce que, ainsi qu'il l'a dit, la compagnie a vendu ses obligations à 95. Il nous a dit ensuite que la compagnie avait porté aux spéculateurs yankees à New-York $2,500,000. En réalité il n'en est rien du tout. Avant que ces obligations fussent données, avant qu'un seul dollar passât par les mains de ceux qui avaient entrepris de construire la ligne, un marché avait été fait avec la Prudential Trust Company de Montréal, qui est, je crois, une maison responsable, par laquelle devaient passer tous les produits de la vente de ces obligations, lesquelles, ainsi qu'il l'a dit avec vérité, garanties en bloc, devaient être payées à la Prudential Trust Company sur le certificat d'un ingénieur de la province du Nouveau-Brunswick et en vertu d'un décret du conseil de cette province. Conséquemment, pas un seul dollar du $2,000,000, ou du $1,000,000, à son choix, n'est allé à New-York ou à aucun autre endroit dans les Etats-Unis, mais tout l'argent est resté à Montréal, dans le Canada, et à la garde de la Prudential Trust Company pour être payé seulement sur l'autorité d'un décret du conseil. Mon honorable ami nie-t-il cela?

M. CARVELL: Je le nie certainement. Mon honorable ami doit savoir que la compagnie a touché $2,500,000 qui ont été remis à la compagnie de chemin de fer de Québec à la vallée du Saint-Jean et ensuite portés à New-York.

M. McLEOD: La province du Nouveau-Brunswick avait adjugé une entreprise à la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec que celle-ci a transportée à la compagnie de construction Québec et Saint-Jean. Cette compagnie avait aussi ses bureaux dans la ville de Fredericton, et elle ne pouvait pas non plus recevoir un seul dollar du trésor excepté en vertu d'un décret du conseil du gouvernement du Nouveau-Brunswick. Mon honorable ami n'a pas besoin d'essayer de détourner la question ou de dire que l'on a envoyé de l'argent aux yankees. Lorsqu'il a parlé de A. R. Gould comme d'un yankee de l'Etat, qui pouvait jouer avec moi, avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, et avec le premier ministre actuel comme un chat joue avec une souris, je me demande qui a pu lui mettre au cœur une telle animosité contre cet homme.

M. CARVELL: Je n'ai aucune animosité contre lui. Au contraire, je l'admire.

M. McLEOD: Oui, M. A. R. Gould est un homme qui active l'industrie non seulement dans la vallée du Saint-Jean, mais il s'occupe aussi de produire l'énergie à bon marché, ainsi que mon honorable ami le sait. Il n'y a pas longtemps encore il s'adressait au conseil municipal de Woodstock, où demeure mon honorable ami, et lui demandait la permission de fournir de l'énergie à bon marché à la ville. Mon honorable ami a fait de ses mains et de ses pieds tout ce qu'il a pu en faveur de sa compagnie, mais M. Gould a eu raison de la concurrence de la compagnie de mon honorable ami. Voila toute l'histoire.

M. CARVELL: Mon honorable ami commet une légère erreur; M. Gould n'a rien obtenu.

M. McLEOD: D'après mes renseignements, nonobstant les efforts de mon honorable ami pour protéger sa compagnie à prix élevés, la proposition de M. Gould a été acceptée.

M. CARVELL: Non pas.

M. McLEOD: Bien que je sois ni prophète ni fils de prophète, j'ose prédire qu'avant six mois la compagnie d'énergie Aroostook de M. Gould aura supplanté celle de mon honorable ami.

L'honorable député a dit que nous avons fait un marché en vertu duquel l'Intercolonial devra toucher 60 p. 100 des recettes brutes dans l'exploitation du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, et que la province du Nouveau-Brunswick recevra 40 p. 100 pour payer l'intérêt sur les obligations qu'elle a garanties. Mon honorable ami a affirmé que 40 p. 100 ne suffiraient pas à payer la graisse des roues, si c'était un chemin de fer local. Une demi-heure plus tard, il disait: Mais cette ligne appartient à la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec; cette compagnie est propriétaire de tout l'emplacement de la voie; la province a garanti les obligations de la ligne qui appartient absolument à la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec.

Voyez comme mon honorable ami se contredit. Il dit que 40 p. 100 ne suffirait pas à payer l'intérêt sur les obligations, que

cela ne suffirait pas à payer la graisse des roues. Cependant la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec ne touchera pas un seul dollar tant que ces 60 p. 100 et ces 40 p. 100 ne seront pas payés. Lorsqu'il dit que 40 p. 100 ne suffiront pas pour payer les intérêts, il veut dire que comme actif le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean n'a aucune valeur pour la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec. Immédiatement après il dit que ce chemin de fer est un actif de grande valeur, lorsque un quart d'heure auparavant, il disait qu'il n'en avait aucune.

J'arrive maintenant au point qui intéresse mon honorable ami de Victoria (N.-B.) (M. Michaud) et intéresse aussi mon honorable ami de Victoria et Carleton, comme je présume que ce comté s'appellera.

Mon honorable ami de Carleton a dit cet après-midi, sur un ton théâtral, qu'il vaudrait beaucoup mieux que cette ligne n'eut jamais été construite que de ne pas avoir construit ces ponts. On nous a répété non pas aujourd'hui seulement, mais souvent depuis 1910, que l'intention du Nouveau-Brunswick n'était pas de construire cette ligne jusqu'au port de Saint-Jean ni jusqu'à un point sur le Transcontinental ou près de Grand-Falls. Mon honorable ami a exprimé des doutes sérieux au sujet de la construction de la ligne jusqu'à Grand-Falls, et il a dit que la subvention n'était pas accordée entre Andover jusqu'à Grand-Falls. Cela est vrai; et la raison c'est que la ligne entre Andover et Grand-Falls n'a pas encore été tracée ni approuvée par le département des Chemins de fer et Canaux. Mon honorable ami ne sait-il pas que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a signé un contrat avec la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec, et connaît-il les conditions de ce contrat? Je parle de mémoire, mais je ne me trompe pas lorsque je dis que ce contrat stipule que la ligne sera construite entre un point sur le Transcontinental à ou près de Grand-Falls, suivant d'aussi près que possible la vallée du fleuve Saint-Jean jusqu'à Mistake, dans le comté de Queen, traversant le fleuve Saint-Jean à ou près de Mistake et la rivière Kennebecasis à ou près de Perry's-Point pour se relier au chemin de fer Intercolonial à ou près de Rothesay.

Est-ce que je fais erreur? L'honorable député sait que je ne me trompe pas. Il sait aussi bien que n'importe qui au Nouveau-Brunswick que nous avons signé un contrat pour la construction de cette ligne à partir du Transcontinental national à Grand-Falls jusqu'à Saint-Jean, transportant du trafic d'entier parcours, s'il y en a, non pas à travers la partie déserte du Nouveau-Brunswick, mais l'amenant par une route plus courte au port de Saint-Jean? Comme de raison il sait cela, et il se tient coi parce qu'il sait que tels sont les faits. Lui dirai-je encore que nous avons un autre projet en vue? Nous nous proposons de construire une ligne de chemin de fer entre Andover, en partant de la frontière, à travers l'état du Maine, par la route la plus courte, faisant raccordement avec le Transcontinental, ce qui amènera le trafic de l'Ouest au port de Saint-Jean et aussi à Sainte-Croix et à l'Etang, dans un avenir prochain, une ligne de plus de 100 milles plus courte qu'aucune en existence aujourd'hui. Mon honorable ami a affirmé cet après-midi qu'il n'avait pas vu le cahier des charges de la ligne.

M. CARVELL: Je n'ai jamais dit cela. J'ai dit les plans et devis.

M. McLEOD: Je crois que mon honorable ami a dit les devis. Si ce n'est pas cela qu'il a dit, j'accepte sa parole, mais les honorables membres de cette Chambre savent ce qu'il a dit.

M. CARVELL: Je parlais des plans et devis.

M. McLEOD: L'honorable député dit cahier des charges.

M. CARVELL: Je puis avoir employé ce mot, mais j'avais dans l'esprit plans et devis.

M. McLEOD: Je ne demanderai pas à la Chambre de me croire sur parole au sujet de la qualité de la ligne. Mon honorable ami de Carleton ne s'est appuyé sur aucune autorité lorsqu'il a donné son opinion sur les rampes et les courbes de la voie. Je dirai qu'il y a sur la ligne de la vallée du Saint-Jean quelques rampes maximum de 1 p. 100. Lorsque M. Taylor, l'ingénieur du Gouvernement fédéral, et M. Maxwell, l'ingénieur du gouvernement provincial, ont soumis leurs estimations de travaux au Gouvernement, pas un dollar n'a été payé à la compagnie tant que les estimations mensuelles n'étaient pas produites, et même alors nous ne payions pas la somme entière mais toujours, du moins pendant que j'étais membre du gouvernement provincial, et depuis aussi je crois, on n'a payé que les cinq septièmes de l'argent dépensé en travaux pour la voie.

D'après mon honorable ami, ni M. Gould ni sa compagnie n'auraient versé un sou de leur argent; cependant, d'après les ingénieurs du Gouvernement fédéral et du gouvernement provincial, nous n'avons vraiment payé que les cinq septièmes du coût réel de cete voie. La seule exception, c'est que nous leur avons payé le coût réel des rails d'acier et des ponts d'acier. Donc, nous n'avons encore payé, à l'heure qu'il est, que les cinq septièmes de ce qu'ont coûté les 17 milles maintenant en voie de construction et pour ainsi dire achevés.

M. CARVELL: Y compris ou non compris l'argent voté par le Gouvernement fédéral à titre de subvention?

M. McLEOD: Non compris cet argent-là. Je parle sous ma responsabilité de député, sachant ce que je dis—contrairement à certains députés—et j'affirme que nous leur avons payé les cinq septièmes, à l'exception des rails et des ponts d'acier dont nous leur avons payé la pleine valeur.

M. CARVELL: Et ils eurent, à part cela, la subvention fédérale?

M. McLEOD: Ils l'ont eue après avoir établi à la satisfaction du ministère, qu'ils l'avaient gagnée, et pas avant.

M. CARVELL: Ma cause est à peu près établie.

M. McLEOD: Pas du tout. Puis il s'est agi des obligations que nous avions garanties. La loi provinciale de 1910 autorisait l'émission d'obligations pour $35,000 et non pour $25,000 par mille. C'est $25,000 par mille que nous devions garantir. Mais si mon honorable ami veut être franc, il admettra qu'en 1910 la prospérité régnait, l'argent était facile à emprunter et tout le monde savait qu'on pourrait facilement négocier pour $10,000 d'obligations du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean portant seconde hyphothèque. F. J. Lisbon et compagnie, de New-York, au sujet de qui nous avions les rapports les plus favorables, nous assuraient qu'ils négocieraient les obligations portant seconde hypothèque. Mais survint au pays un malaise financier comme il en survient parfois dans tous les pays, et les obligations portant seconde hypothèque non garanties ne purent être placées.

Puis nous passâmes encore $2,000,000 à cette clique de boodlers, comme l'appelle mon honorable ami. Qu'aurions-nous dû faire? Nous avions garanti $25,000 par mille; nous recevions $6,400 par mille du Gouvernement fédéral à titre de subvention et nous avions à construire non pas un chemin de fer qui devait coûter plus cher qu'on ne l'avait prévu, mais un chemin de fer qui n'était pas achevé, parce que nous n'avions pas d'argent pour satisfaire à l'estimation de $42,000 ou $43,000 par mille que nos ingénieurs avaient donnée. Devions-nous laisser l'entreprise en suspens ou la poursuivre jusqu'au bout? Les hommes qui présidaient alors aux destinées du Nouveau-Brunswick décidèrent qu'il n'y avait qu'une chose à faire. Leur contribution à la construction de ce chemn était de $25,000 par mille et ils percevaient une subvention de $6,400 par mille. Que l'honorable député n'oublie pas que le Transcontinental fut construit, comme il l'a dit ,de façon à avoir une pente de .4 p. 100. Il n'a pas mentionné, cependant, que la ligne dont il s'agit dans ce débat avait une pente de refoulement de 1¾ p. 100 à Wapski, dans le comté de Victoria.

M. CARVELL: De un dixième seulement.

M. McLEOD: C'est plus que cela. L'honorable député admet que la voie a une pente de un dixième p. 100 et a coûté 102,000 par mille, et il voudrait que notre ligne coûtât seulement $31,400 par mille. Quoi que l'on fasse on n'aboutira jamais qu'à surprendre l'honorable député en flagrant délit d'hérésie et en train de chercher à se faire de la popularité faute de faits sur lesquels il puisse se baser. Ainsi, il a demandé pour ainsi dire à genoux et les yeux pleins de larmes, que ces grands ponts fussent construits, sans quoi, disait-il, tout l'argent consacré à la construction de cette voie serait de l'argent gaspillé. N'est-ce pas ce qu'il a dit?

M. CARVELL: Non. Je me suis borné à dire qu'il était nécessaire de les construire.

M. McLEOD: Je pense qu'il est allé plus loin.

M. CARVELL: Faites-en ce que vous voudrez.

M. McLEOD: Je serai juste. Admettons que mon honorable ami se soit borné à dire qu'il est nécessaire de construire ces ponts.

Au sujet du pont de Mistake, nous avons le rapport de M. Monsarrat, un de nos plus éminents ingénieurs des ponts, qui dit que ce pont coûtera $2,063,000, s'il y a vraiment moyen de le construire. Pour moi, j'avoue-

rai franchement que le vrai moyen d'arriver au port de Saint-Jean ce n'est pas de jeter des ponts sur le fleuve Saint-Jean, mais de doubler la voie du Pacific-Canadien jusqu'à l'ouest de la ville. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne pensera probablement pas comme moi; mais peu m'importe, j'ai mes opinions et je ne crains pas de les exprimer. Quoi qu'il en soit, nous avons entrepris de pousser ce chemin de fer jusqu'au port de Saint-Jean, en le faisant passer sur les ponts en question et, par Rothesay, en le raccordant avec l'Intercolonial, et nous allons poursuivre notre entreprise. Il y a un autre pont, celui de la pointe Perry. Il coûtera plus de $500,000. L'honorable député dit que ces ponts sont absolument nécessaires—quelle inconsistance, monsieur l'Orateur!—il pense que l'honorable ministre des Chemins de fer ne devrait pas en aider la construction.

M. CARVELL : J'ai dit que nous devions les construire nous-mêmes et ne pas donner notre argent aux Yankees.

M. McLEOD: Le contrat a été adjugé et il comprend les ponts.

M. CARVELL: Il ne l'a pas été.

M. McLEOD: Mon honorable ami sait que la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec a obtenu le contrôle pour le construction de la ligne y compris les ponts?

M. CARVELL: Il ne l'a pas été.

M. McLEOD : Mon honorable ami sait ou ne sait pas ce qu'il dit. Pour moi, je sais qu'un contrat a été accordé pour la construction de cette ligne y compris les ponts. Une compagnie auxiliaire sera peut-être appelée à construire les ponts, mais il n'en est pas moins vrai que le contrat que je viens de mentionner a été adjugé. L'honorable député n'osera pas le nier. Toujours la même vieille histoire! C'était une excellente idée que celle de construire cette voie, dit-il, et c'est tout ce qu'il a à dire. Cette ligne dessert la vallée du Saint-Jean, peuplée longtemps avant l'arrivée des Loyalistes, par les Acadiens français, représentants des plus distingués de la race française, qui vinrent s'y tailler des établissements, et peuplée dans la suite par des bons émigrés des Etats-Unis où ils avaient abandonné de luxueux foyers pour venir fixer leur demeure dans la solitude qu'ils devaient faire retentir de leurs odes au vieux drapeau.

L'honorable député a eu raison de dire qu'il n'y a pas, dans toute la province, une aussi belle vallée que celle-là. Dans une quinzaine d'années elle produira des pommes d'une qualité qui sera reconnue supérieure dans tout l'univers. Mais lui et son parti ont cherché, par tous les moyens possibles, à paralyser les vigoureux et honnêtes efforts que l'on a faits pour faciliter, dans cette province, les moyens de transport non seulement pour ses produits mais pour ceux qui, pour des raisons géographiques, devraient être expédiés du sein et de l'extrémité de l'Ouest au port de Saint-Jean. Le discours que l'honorable député a prononcé aujourd'hui constitue une nouvelle preuve de l'intention bien arrêtée d'enlever au parti conservateur le mérite de l'énergie et du courage qu'il a déployés dans sa lutte contre les difficultés qu'il a dû surmonter pour construire un chemin de fer dans cette vallée que j'aime, au bien de laquelle je désire me dévouer et que l'honorable député devrait aimer lui aussi.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): La pièce d'éloquence à demi préparée et de genre unique que nous venons d'entendre déclamer contient non seulement la définition de ce qu'est un esprit déshonnête ou perverti, mais une illustration ou leçon de choses. J'aurais encore mieux goûté ce qu'a dit l'honorable député d'York (M. McLeod) et lui en aurais été encore plus reconnaissant s'il avait traité la question soumise à la Chambre par l'honorable député de Carleton (M. Carvell). L'honorable député d'York m'a paru très satisfait de son œuvre, mais ses voisins m'ont semblé l'être un peu moins. Il se serait acquis leur gratitude, comme la mienne et celle de toute la députation, s'il avait exprimé des opinions sur la question soulevée avec tant d'à-propos par l'honorable député de Carleton, cet après-midi. Sans chercher à suivre l'honorable député d'York dans le chemin tortueux qu'il a parcouru pour éluder la question qu'il s'agissait de traiter, je vous demanderai, monsieur l'Orateur, s'il ne convenait pas que l'honorable député de Carleton soumît cette question à l'attention de la Chambre?

Je sais que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, aussi bien que l'honorable député de York, ont reproché à mon honorable ami de Carleton d'avoir été violent et, à leur dire, il est très malheureux que l'honorable député de Carleton ait tenu des propos susceptibles d'être mal interprétés. Si mon honorable ami de Carleton a tenu de ces propos, et si cela est mal, il est à

regretter que le ministre de la Marine et des Pêcheries et l'honorable député d'York aient suivi son exemple. Qu'est-ce donc, monsieur l'Orateur, que l'honorable député de Carleton a signalé à la Chambre cet après-midi? Il s'est malheureusement passé au Nouveau-Brunswick des choses propres à faire monter le rouge de la honte au front de quiconque au moins est de cette province. Il s'est produit ces temps derniers au sein de la législature locale certains incidents qui font peu honneur au gouvernement du Nouveau-Brunswick, non plus qu'aux habitants de la province, et il est fâcheux que de tels incidents aient dû nécessairement se produire. On nous a beaucoup parlé du chemin de fer de la vallée de la rivière Saint-Jean. Mon honorable ami de Carleton a, je sais, l'habitude de ne pas amoindrir les choses. Il y a au moins ceci à dire de lui, que l'on ne peut prétendre ne l'avoir pas compris. Avec lui, jamais d'insinuations ni d'allusions détournées, et c'est ce dont personne ne l'accusera. Quand il a quelque chose à dire, il le dit, et nos amis de la droite savent à quoi s'en tenir sur son compte. Afin de mettre sur ses gardes le ministre par intérim des Chemins de fer, il nous a raconté cet après-midi que, dans la province du Nouveau-Brunswick, on a voulu construire une voie ferrée, et que la province, outre les subventions accordées à cette voie par le parlement du Canada, avait engagé son crédit dans une garantie des obligations de la compagnie; que du produit des obligations ainsi garanties par la province il a été détourné de ses fins légitimes la somme de plus d'un demi-million; qu'il a été fait devant la législature provinciale des accusations contre des membres de cette Chambre, à savoir le premier ministre du Nouveau-Brunswick, et contre un membre de cette administration, aujourd'hui le député d'York. Ce sont les deux seuls dont les noms aient été mentionnés, et laissez-moi vous dire qu'au lieu d'un discours comme celui que nous venons d'entendre de la part de l'honorable député d'York, ce dernier aurait mieux fait de se souvenir qu'il est présentement accusé d'avoir, étant membre du cabinet de cette province, pris part à une appropriation fautive de ces fonds. Mon honorable ami le ministre de la Marine sollicite notre sympathie en faveur de son ancien collègue le premier ministre du Nouveau-Brunswick. Il dit que les accusations dont il est l'objet ont été portées devant un tribunal qui les examine en ce moment. Ces accusations ont été faites il y a une quinzaine de jours, et le ministre de la Marine annonce qu'une commission royale a été chargée d'en faire l'examen. Est-il bien vrai qu'une commission a été nommée?

Non, aucun tribunal n'examine en ce moment les accusations dont il s'agit, et le tribunal à la formation duquel la législature du Nouveau-Brunswick a donné son autorisation n'a pas encore été institué. Lorsque des accusations sont faites contre des membres d'un parlement ou d'une législature, il est d'usage que les inculpés demandent une enquête immédiate. Est-ce que cela a été fait?

M. CARVELL: Nullement.

M. EMMERSON: Est-ce que M. Flemming, le premier ministre du Nouveau-Brunswick, a demandé cette enquête? Non. Bien que les accusations aient été rendues publiques, M. Flemming s'est présenté devant la législature où, comme premier ministre de la province, il a mené hâtivement jusqu'à sa troisième lecture un projet de loi tendant à fournir, sous forme de garantie additionnelle, de l'aide à ce chemin de fer pour une somme de 2 millions; mais jamais il n'a ouvert la bouche au sujet de ces imputations; jamais il n'a fait la moindre mention de cette affaire, et mon honorable ami d'York assure néanmoins que l'honorable député de Carleton aurait dû garder le silence sur la participation de M. Flemming à cette affaire. Pour moi, je dis que l'honorable M. Flemming aurait agi plus honorablement et aurait davantage droit à notre sympathie s'il avait tout de suite demandé à la législature d'ouvrir une enquête sur les faits qui lui étaient reprochés, avant surtout de prendre de nouvelles dispositions pour assurer à cette compagnie l'aide additionnelle qu'elle demandait. On accuse le premier ministre d'avoir pris part à l'appropriation irrégulière d'une somme d'un demi-million ou plus des fonds de la province et, avant d'ouvrir la bouche à ce sujet, il demande à la législature de mettre la compagnie en position de réaliser, grâce au crédit de la province, une somme additionnelle de deux millions, pour aider, on le prétend du moins, à l'achèvement de la ligne. Nulle décision n'a été prise par le premier ministre. L'enquête n'a pas été tenue et, quoique la législature ait été prorogée il y a plus d'une semaine, après avoir en hâte expédié sa besogne, le Gouvernement n'a pas rien fait en vue de l'enquête qu'une loi autorise. Celui que l'on accuse, chef du cabinet, premier ministre de sa province, refuse d'agir, et il empêche que

l'on connaisse la vérité sur les faits mis à sa charge.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) reproche devant cette Chambre à mon honorable ami de Carleton d'avoir osé faire mention de la chose, et d'avoir mis sur ses gardes le ministre par intérim des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid), relativement à la demande faite au Gouvernement fédéral d'une somme additionnlle de deux millions pour des ponts que l'on projette de construire. Je suis sûr que le ministre par intérim des Chemins de fer et des Canaux est reconnaissant envers mon honorable ami de Carleton de la connaissance qu'il lui donne de ce qui se passe au Nouveau-Brunswick et de le prévenir contre de nouvelles tentatives. Après les révélations de cet après-midi, le Gouvernement fédéral n'osera même pas, j'en suis sûr, soumettre au Parlement la proposition d'aider à l'établissement de ces ponts tant que le public ne saura pas à quoi s'en tenir sur ces accusations.

Ce n'est que justice de demander au gouvernement fédéral qu'il ne prenne aucune décision relativement à ce chemin de fer tant que cette enquête n'aura pas été tenue, et c'est ce qu'aurait dû faire la législature du Nouveau-Brunswick. Mais celle-ci n'a pas attendu, et les faits sont devant le pays. Ceci n'est pas une affaire à traiter légèrement comme l'a fait mon honorable ami d'York (M. McLeod), mais c'est une affaire infiniment grave, qui touche au crédit de la province du Nouveau-Brunswick, et mon honorable ami de Carleton rend à cette province un service signalé, comme aussi au Gouvernement et au public en général, en portant à la connaissance de la Chambre des faits qui semblent n'être que trop evidents.

Je ne veux pas juger d'avance ceux dont les noms ont été mentionnés à l'occasion de cette affaire; je sais trop combien il est facile de porter une accusation. Je sympathise dans la plus large mesure possible avec ceux-là qui sont sous le coup de ces accusations, et je ne voudrais pas les condamner d'avance. Mais quand ils prennent l'attitude qu'ils ont prise, quand ils se refusent à une enquête lorsque, dans le but d'entretenir un doute dans les esprits, ils se dérobent aux recherches, ces hommes n'ont pas bonne grâce de solliciter les sympathies de cette Chambre et du pays. Nous suspendrons notre jugement, mais à la condition que l'on suspende toute mesure relative à cette entreprise.

Je ne discuterai point le caractère de cette ligne ni la question de savoir si elle passe ici ou là. Ce n'est pas, à mon sens, de quoi il s'agit. Le seul point que mon honorable ami de Carleton a établi avec tant de précision, c'est que les irrégularités auraient été commises avec les fonds déjà versés, peut-être même avec les fonds votés par ce Parlement. Des accusations ont été faites relativement à l'appropriation de ces deniers, comme aussi de ceux que l'on a reçus de la province du Nouveau-Brunswick. Tant que ces accusations n'auront pas été vidées, tant que la vérité ne sera pas connue, tant que n'auront pas été exonérés ou déclarés coupables ceux que l'on accuse, le Parlement fédéral ne peut que s'abstenir. M'est avis qu'il serait bon avant d'aller plus loin d'arrêter l'action de la législature du Nouveau-Brunswick et même du gouverneur de la province.

Mon honorable ami de Carleton a parlé de l'aide donnée par la province à d'autres chemins de fer. C'est là une question très importante pour la province. A mon sens, elle a un intérêt vital, et ce ne sont pas les partis politiques seulement que la chose intéresse. Après les révélations que l'on sait, l'honorable député d'York (M. McLeod) vient encore nous parler de libéraux et de conservateurs.

C'est ici beaucoup plus qu'une simple question de parti; c'est le sort de toute une province qui est en suspens, et non pas celui d'un ministère. L'honorable représentant de Carleton a droit à la reconnaissance, non seulement de la députation, mais à celle de tout le peuple canadien en raison de l'initiative qu'il a prise cet après-midi, et cette reconnaissance ne lui sera pas marchandée. Le ministre du Commerce, en réponse à une question que je lui posai l'autre jour, a affirmé pour bien dire qu'une proposition avait été faite au Gouvernement canadien en vue d'obtenir de lui 3 millions en aide à la construction de ces ponts dont l'honorable député d'York (M. McLeod) a parlé tellement à la légère; et il ajouta que le Gouvernement avait mis cette proposition à l'étude. L'honorable député de Carleton profita de l'occasion, comme c'était son devoir, de signaler à l'attention du ministre de Chemin de fer et de ses collègues tous les faits relatifs à cette malheureuse opération, avec l'idée d'engager le ministère à différer toute initiative qu'il pouvait songer à prendre dans les circonstances. Je suis sûr que le ministre des Finances est reconnaissant de ce que les faits ont été portés à sa connaissance. Dans ce magnifique exposé des motifs du budget qu'il nous a soumis l'autre jour, il a dû

expliquer un grand nombre de circonstances malheureuses et s'en excuser; et je suis sûr qu'il a de la reconnaissance envers l'honorable député de Carleton pour avoir porté à son attention des faits de nature à le rendre plus circonspect, de sorte que l'année prochaine il n'y ait pas lieu pour lui de présenter des excuses et de s'expliquer au sujet de cette opération de 3 millions relative au pont du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean.

L'honorable député d'York (M. McLeod) a parlé en termes un peu outrés de la manière dont avait été construit le chemin de fer National transcontinental à travers la province du Nouveau-Brunswick, et il a affirmé qu'il resterait comme un monument commémoratif du crime qu'on avait commis contre cette province. La province du Nouveau-Brunswick, depuis vingt ou trente ans, a vu décroître le nombre de ses habitants dans la mesure où celle des autres augmentait. A chaque période décennale, nous avons dû perdre des représentants à la Chambre des Communes, et l'établissement du chemin de fer National transcontiental à travers cette région inhabitée de la province, riche toutefois en ressources naturelles, contribuera, on l'espère, à grossir sensiblement le chiffre de sa population. Cette voie ferrée a été construite dans l'intérêt du Canada; à mon avis, cette voie ferrée passe où elle devrait passer et suivant l'itinéraire le plus acceptable; l'avenir fera voir que le Gouvernement a suivi dans cette circonstance la ligne de conduite la plus sage, et la province du Nouveau-Brunswick lui en devra de la reconnaissance.

Mais c'est là une question toute différente de celle soulevée par l'honorable député de Carleton et que l'honorable représentant d'York ne paraît pas du tout avoir compris. Jamais dans la législature du Nouveau-Brunswick je n'ai prêté l'oreille à des déclarations comme celles qu'il nous a été donné d'entendre cet après-midi de la bouche de l'honorable député (M. McLeod). J'ignore si c'est là le genre d'éloquence qui a cours aujourd'hui dans l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick; mais je sais bien que, si on avait parlé de la sorte du temps où j'y siégeais, le député qui se serait ainsi exprimé aurait provoqué des éclats de rire qui l'auraient contraint de reprendre son siège, et je m'étonne que cela ne soit pas arrivé en cette enceinte cet après-midi. Il est possible que l'imprévu de la situation nous ait rendus généreux et indulgents envers le député d'York. Il a fini sur cette parole: Le Seigneur les a livrés entre nos mains, en septembre 1911; et cette constatation semblait lui causer la plus vive satisfaction; j'ignore si c'était l'effet de réminiscences. Quoi qu'il en soit, les événements du 21 septembre 1911 ont eu pour résultat de livrer aux mains de certains pillards le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, lequel à partir de ce moment a été mis au pillage, et, de l'avis de tous les citoyens respectables du Nouveau-Brunswick, est encore aujourd'hui au pillage.

Ce M. Gould de New York, quel qu'il soit, apparemment a jeté des yeux de convoitise sur les chutes d'eau de la ville de Woodstock; et certes, s'il est désireux de s'assurer des droits au détriment de l'honorable député de Carleton ou en compétition avec aucune autre compagnie, il peut se vanter d'avoir, en faveur de la compagnie américaine de pouvoir d'Aroostook qu'il représente, un incomparable héraut (tooter) ou, si l'on aime mieux, un incomparable racoleur (touter) dans la personne de mon honorable ami d'York; car apparemment celui-ci avait le cœur rempli d'allégresse à la pensée qu'un Yankee allait venir d'Arroostock et s'emparer pour son propre bénéfice, et pour le bénéfice de ses asociés yankees, de chutes d'eau situées dans la ville de Woodstock. A la fin de son discours, mon honorable ami d'York s'est livré à des transports de patriotisme et a agité le vieux drapeau. Mais la perspective que M. Gould allait s'assurer ces droits dans Woodstock lui réjouissait le cœur; et cependant il faisait partie du groupe qui aimait tant, ces années dernières, à lancer le cri: Ni troc, ni commerce avec les Yankees.

Je dois m'excuser, monsieur l'Orateur, d'avoir consacré même cet espace de temps à critiquer le discours de l'honorable représentant d'York; mais je tenais à dire un mot sur la question soulevée par l'honorable représentant de Carleton.

M. A. DeWITT FOSTER (King) (N.-E.): En prenant la parole, je ne me propose pas d'examiner à fond les arguments avancés par l'honorable représentant de Carleton; mais je désire faire observer que celui-ci a pris la peine d'interrompre le discours du représentant d'York pour lui rappeler que, en 1905, il avait prononcé dans cette enceinte un discours où il préconisait pour le chemin de fer Transcontinental la route de la vallée du fleuve Saint-Jean. J'ai ici le compte rendu des Débats de 1905, je vais le faire remettre à mon honorable ami de Carleton et lui demander d'indiquer l'endroit où on lui fait exprimer pareil avis.

M. CARVELL: Il est possible que ce soit en 1906. On peut juger par là du calibre

de l'honorable député; je ne m'étonne pas qu'il ait soulevé cette question.

M. FOSTER: J'ai aussi le compte rendu des Débats de 1906 sous la main, et je prie l'honorable député de se référer au compte rendu soit de 1906, ou de 1907, ou de 1908, ou de 1909, ou de 1910, ou d'aucun compte rendu depuis l'année 1905 jusqu'à cette année, et de nous indiquer l'endroit où on fait tenir pareil langage à l'honorable député. Cependant, il demande aux honorables membres de la droite de le croire sur parole. Qu'il prenne son temps pour trouver l'endroit, il a jusqu'à la fin de la session, s'il le désire.

M. CARVELL: Prenez patience.

M. FOSTER: On peut juger par là, de son calibre, dit-il, eh bien, mon calibre, c'est d'arriver à la vérité, et je n'ai pas à en rougir dans cette Chambre ou ailleurs. L'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson), au cours des quelques observations dont il a fait suivre le discours du député d'York (N.-B.) (M. McLeod), déplore la manière de s'exprimer de cet honorable député. Je dis qu'on ne saurait faire la comparaison entre la manière de s'exprimer de l'honorable représentant d'York (N.-B.) et celle de l'honorable représentant de Carleton (N.-B.). L'honorable député de Westmoreland lui-même s'est permis d'employer certaines expressions qu'on ne saurait guère qualifier du langage le plus classique dans la bouche d'un député aussi bien renseigné et aussi instruit que mon honorable ami.

Il a paru trouver renversant qu'il se trouvât quelqu'un pour avoir un peu de sympathie envers le premier ministre du Nouveau-Brunswick. S'il est un membre de la députation qui devrait se montrer généreux en pareille matière, c'est bien l'honorable député de Westmoreland. Lorsqu'un homme est malade, a été obligé de garder la chambre durant des semaines, et se trouve en butte à des accusations qu'on porte à son insu....

M. CARVELL: Il était présent lorsque les accusations furent portées.

M. FOSTER: Il n'est pas présent aujourd'hui.

M. CARVELL: Il était présent dans la Chambre d'assemblée du Nouveau-Brunswick lorsque furent portées les accusations.

M. FOSTER: Eh bien, admettant qu'il y fût, mon renseignement c'est qu'il était malade au lit.

[M. A. DeWitt Foster.]

M. CARVELL: Il était présent dans la Chambre de l'Assemblée législative lorsque ces accusations furent portées; je l'ai aperçu.

M. FOSTER: L'honorable député de Carleton a parlé une demi-douzaine de fois.

M. CARVELL: Je me bornais à faire connaître la vérité en cette affaire.

M. FOSTER: J'ai fourni à mon interrupteur l'occasion d'établir la vérité et il n'en a encore rien fait. J'ai simplement communiqué le renseignement qu'on m'avait fourni; et, si je ne me trompe, il se rapproche plus de la vérité que ce que l'honorable représentant désigne sous le nom de faits et communique à la Chambre comme tels, faits à l'égard desquels ses idées sont fixées, mais dont le bien fondé reste à établir devant un tribunal de la province du Nouveau-Brunswick qui n'est pas encore constitué.

M. EMMERSON: Quand le sera-t-il?

M. FOSTER: Lorsque ce sera le bon plaisir du lieutenant-gouverneur de la province de l'établir.

M. EMMERSON: Sur l'avis de M. Flemming.

M. FOSTER: Savez-vous que le conseil de M. Flemming était de différer la nomination de cette commission? Vous faites ces insinuations en cette Chambre, et cependant vous déplorez...

M. EMMERSON: Un instant, s'il vous plaît.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! L'honorable député doit s'adresser au président de la Chambre.

M. EMMERSON: Je faisais observer que la nomination de cette commission se ferait par le Gouvernement lorsque celui-ci en aurait reçu la proposition conformément à la constitution, de la part du premier ministre du Nouveau-Brunswick, qui est M. Flemming.

M. ROBIDOUX: L'honorable député sait très bien que l'honorable M. Clarke occupe les fonctions de premier ministre intérimaire, à l'heure actuelle.

M. EMMERSON: Je sais bien que M. Flemming est encore premier ministre du Nouveau-Brunswick et qu'il n'a pas donné sa démission.

M. FOSTER: Mon honorable ami sait donc que M. Flemming est encore premier ministre du Nouveau-Brunswick et il sait également que le premier ministre intéri-

maire est l'honorable M. Clarke. Je présume que cette fonction serait dévolue au premier ministre intérimaire, en l'absence de M. Flemming, qui est allé à New-York consulter un spécialiste par rapport à sa santé. Néanmoins, ces insinuations sont lancées. M. Flemming n'est pas ici pour y répondre, mais l'honorable député de Westmoreland, qui est si sensible aux insinuations et au langage que l'on emploie, en profite pour faire du capital politique.

M. EMMERSON: Je dois corriger tout de suite les remarques que vient de faire mon honorable ami. Je n'ai jamais fait d'insinuations dérogatoires à l'honneur de M. Flemming. Je n'ai fait aucunes allusions blessantes à son égard. Au contraire, j'ai exprimé mes sympathies à son endroit.

M. FOSTER: Je suis certain que mon honorable ami n'a nullement le désir d'être injuste à l'égard de M. Flemming, mais si j'ai bien saisi le sens de ses remarques, il a essayé de créer l'impression, que si la nomination de la commission royale a été retardée, cela est dû au fait que le lieutenant-gouverneur a été avisé à cet effet par M. Flemming. . .

M. EMMERSON: Constitutionnellement.

M. FOSTER: . . .qui a quitté le pays. De fait, M. Clarke remplit les fonctions de premier ministre du Nouveau-Brunswick ad interim, et c'est à ce monsieur qu'incombe le devoir d'aviser le lieutenant-gouverneur dans les circonstances actuelles.

Maintenant, je termine mes remarques, car je ne vois nul indice que l'honorable député de Carleton, Nouveau-Brunswick, veuille tenter d'établir la vérité de l'affirmation qu'il a faite, à savoir: qu'en 1905, il a prononcé un discours dans lequel il demandait que l'on fît passer le Transcontinental par la vallée du fleuve Saint-Jean.

M. O. TURGEON (Gloucester): En ma qualité de représentant de l'un des comtés de la partie nord de la province du Nouveau-Brunswick, qui est fortement intéressée à l'entreprise du chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean, je désire dire quelques mots, afin de louanger comme elle le mérite l'attitude qu'a prise mon honorable ami de Carleton, cet après-midi, en signalant à l'attention du Parlement et surtout du Gouvernement et du ministre des Chemins de fer et des Canaux la situation qui existe à l'heure actuelle dans la province du Nouveau-Brunswick. Il est regrettable que des politiciens aient essayé de faire du capital politique autour de cette affaire; car, malheureusement, les circonstances veulent que des membres du cabinet provincial soient sous le coup d'une grave accusation, portée par un député à la législature provinciale, qui a mis son siège en jeu; cette accusation a rapport à l'administration par ces messieurs des deniers publics. Il arrive que cette entreprise du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, a quelque rapport avec le Parlement du Canada, car à l'heure actuelle de fortes sommes ont été votées par la Chambre afin de subventionner l'entreprise. Or, dans les circonstances qui nous dit qu'à un moment donné le Gouvernement actuel ne pourrait pas demander au Parlement de voter une somme de $2,000,000 à $3,000,000, au bénéfice des mêmes entrepreneurs qui sont sous le coup de graves soupçons, à tort ou à raison, à l'heure actuelle? A mon sens, toute l'affaire devrait être laissée en suspens, tant que la commission royale n'aura pas terminé son enquête et fait son rapport. Il est regrettable, au point de vue du bon renom de la province du Nouveau-Brunswick, que lorsque ces accusations qui pèsent si lourdement sur la tête du premier ministre et sur celle de son collègue dans le cabinet ont été portées, les autorités provinciales n'aient pas cru bon d'adopter la ligne de conduite que lui suggérait, non pas seulement la presse libérale, mais aussi certains journaux, qui ont supporté l'administration actuelle jusu'à ce jour, et qui sont plutôt indépendants qu'attachés à la fortune d'un parti politique.

Je puis vous citer entr'autres le "Globe" de Saint-Jean qui supporté le gouvernement Flemming comme il a supporté l'administration Hazen; ce journal a adopté cette manière de voir. La législature aurait dû adopter la proposiiton qu'a faite le "Globe" de nommer tout de suite une commission royale, d'ajourner la session pendant deux ou trois semaines et, dans l'intervalle, de procéder immédiatement à l'enquête. Si l'on avait suivi ces conseils, nous ne serions pas à la peine, à l'heure actuelle, de signaler à l'attention du ministre des Chemins de fer et du Gouvernement fédéral la situation regrettable qui existe au Nouveau-Brunswick. Voil pourquoi j'ai cru de mon devoir de me lever de mon siège afin de louer tout simplement mon honorable ami de Carleton au sujet de l'attitude qu'il a prise par rapport à toute cette affaire. A mon avis, cette attitude devrait être de nature à en appeler au bon sens des députés de la droite, et tout particuliè-

rement du ministre des Chemins de fer et des Canaux. J'ose encore espérer que l'honorable député, quelles que soient les exagérations auxquelles s'est livré le député d'York, prendra au sérieux, comme le font aujourd'hui tous les citoyens du Nouveau-Brunswick, les propositions que lui a faites mon honorable ami de Carleton. Au cours de son éloquent discours, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a traité de toutes les questions, si ce n'est de celle qui intéresse si fortement tout le pays, à l'heure actuelle. Il a fait allusion à une affirmation de mon honorable ami, au sujet du chemin de fer, subventionné par la province, afin de relier Bathurst-Mines à la ville de Bathurst. Bien que je ne sois pas tout à fait d'accord avec mon honorable ami de Carleton, quant à cette affirmation, elle est tout simplement le reflet de l'opinion publique dans la province du Nouveau-Brunswick, depuis le jour où la Canada Iron Company a été forcée de suspendre ses opérations non seulement à ses mines de fer, mais par tout le pays. Si j'ai dit un mot de cette question, c'est afin de faire disparaître tout malentendu qui pourrait subsister dans l'esprit de notre population au sujet du chemin de fer de Bathurst.

J'attendais que nous fussions rendus à l'examen des crédits du ministère des Travaux publics pour attirer l'attention de la Chambre sur l'importance que possède le chemin de fer de Bathurst. Bien que la Canada Iron Company ait suspendu ses opérations, et que ses affaires soient administrées par un receveur, cette voie ferrée, à la construction de laquelle le ministre de la Marine et des Pêcheries a coopéré, et pour laquelle j'ai moi-même aidé à obtenir des subventions du gouvernement fédéral, devrait être en exploitation, et la mine, qui est inépuisable, ne peut également manquer d'être exploitée. On a besoin de ce chemin de fer aujourd'hui, non pas tant dans l'intérêt de la compagnie que dans celui de la province en général; l'exploitation de cette voie ferrée aiderait à développer les moyens de transport que possède déjà la ville de Bathurst. J'en aurai probablement plus à dire à ce sujet lorsque nous en serons arrivés à la discussion des crédits du ministère des Travaux publics. Pour le moment, je suggérerais que le Gouvernement acquît cette voie ferrée, dont il pourrait faire l'un des embranchements de l'Intercolonial, et on pourrait la prolonger de la Jonction jusqu'au port de Bathurst. Dans ce cas-là, l'on n'aurait pas seulement à transporter les produits des mines, mais on pourrait encore avoir le trafic des fabriques de pulpe et de papier que l'on est actuellement à établir à Bathurst, à la tête du port. L'énergie électrique, qui fera fonctionner ces fabriques, provient de la même source que celle qui sert à l'exploitation des mines, c'est-à-dire: de Grand-Falls.

J'ose espérer, je le répète, que le ministère des Chemins de fer et Canaux prendra au sérieux la proposition que lui a faite l'honorable député de Carleton, qu'on ne devrait pas accorder d'autres subventions, ni à cette compagnie, ni au gouvernement du Nouveau-Brunswick par rapport à ce chemin de fer, tant que l'enquête ne sera pas terminée.

Je n'ai pas l'honneur de connaître personnellement le premier ministre de ma province, l'honorable M. Flemming. Il se peut qu'il soit exonéré des accusations portées contre lui; mais il est important que le public sache qu'il s'est lavé des soupçons qui pesaient sur lui, avant que l'on vote de nouvelles subventions à ce chemin de fer.

L'accusation a été portée devant la législature du Nouveau-Brunswick par un monsieur qui, personnellement, possède toute ma confiance et tout mon respect; il jouit de la confiance et du respect de tous ceux qui le connaissent; non seulement dans son propre comté, mais d'un bout de la province à l'autre. C'est là un signe pour moi que nous ne devrions pas prendre l'initiative d'aucunes mesures à ce sujet tant que l'enquête n'aura pas eu lieu, et tant que ceux qui sont soupçonnés, à l'heure actuelle, l'auront pas été reconnus coupables ou innocents de ce dont on les accuse.

L'hon. M. J. D. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer): Relativement à la question qu'a soulevée mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), je suis toujours heureux, je dois le déclarer, lorsqu'on fait surgir des débats qui intéressent la Chambre, surtout s'ils ont pour résultat de nous fournir des renseignements qui sont de nature à empêcher que des irrégularités ne se produisent à l'avenir. Toutefois, je dois l'avouer, je ne vois pas en quoi cette affaire peut bien nous intéresser, selon que semble le croire l'honorable député de Carleton. Si je comprends bien la question, le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick a accordé une charte à la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec, qui lui permet de construire une voie ferrée, à partir d'un certain en-

droit sur le Transcontinental et qui viendrait aboutir à Saint-Jean (N.-B.).

La compagnie portait un certain montant d'obligations, et le gouvernement du Canada lui a accordé une subvention; lorsque la construction du chemin de fer sera terminée, le gouvernement du Dominion s'est engagé à l'exploiter, et à payer à la compagnie un pourcentage sur les recettes. Maintenant, monsieur l'Orateur, le seul lien qui pourrait exister entre le Gouvernement et la compagnie en toute cette affaire, c'est de savoir si la subvention est dépensée de la façon qu'elle doit l'être, ou, en d'autres termes, la construction de cette voie ferrée coûte-t-elle assez cher pour justifier le paiement de la subvention qui a été octroyée à l'entreprise? Si j'ai bien compris les remarques de l'honorable député de Carleton, il n'existe aucun doute à ce sujet. Nous devons payer la subvention pourvu que le coût de l'entreprise excède une certaine somme, et si j'ai bien saisi le sens des déclarations du député de Carleton, c'est la situation qui existe. De sorte qu'à venir jusqu'à ce jour il n'y a pas eu d'irrégularités, et chaque somme qui a été payée l'a été à bon escient. Le député de Carleton, s'il faut en croire ses déclarations, a pleine confiance en l'ingénieur du gouvernement, M. Taylor. Or, quant au paiement de la balance de la subvention encore due, si M. Taylor continue à faire son devoir comme il l'a fait par le passé, il ne se produira certainement pas de difficultés.

M. CARVELL: Mon honorable ami expose correctement l'attitude que j'ai prise relativement à M. Taylor, pourvu que l'on fournisse à ce monsieur les renseignements dont il a besoin; mais j'ai de forts soupçons que la compagnie ne fournit pas à M. Taylor des renseignement corrects.

M. REID: J'y viendrai bientôt. L'essentiel, à mon sens, c'est de s'assurer avant le paiement de la subvention du chiffre de la dépense qu'entraînera la construction du chemin de fer. Indubitablement, les travaux de construction sont assez dispendieux pour autoriser M. Taylor à payer $6,400 le mille.

Le député de Carleton, si j'ai bien saisi sa pensée, affirme qu'on emploie, pour ce chemin de fer, certaines courbes et certaines pentes qui, à son avis, ne sont pas prévues par les devis.

M. CARVELL: Non, j'ai dit que les plans et profils ont été modifiés de manière à s'adapter au type de la voie ferrée.

M. REID: Quoi qu'il en soit, l'honorable député est d'avis que la construction du chemin de fer ne se fait pas en conformité des devis primitifs.

M. CARVELL: Nullement.

M. REID: Les ingénieurs du gouvernement fédéral devraient veiller à ce que la construction de la voie ferrée se fît dans les conditions voulues.

M. CARVELL: M. Taylor a adressé une centaine de rapports au département et on n'en a jamais tenu compte.

Il ne sert de rien de faire rapport au département.

M. REID: J'ignorais le fait. Je ne connais ni M. Taylor ni les autres ingénieurs; mais, à mon avis, M. Taylor est responsable de la construction de la voie ferrée, en conformité des devis.

M. CARVELL: C'est parfait, du moment qu'une autorité supérieure ne met pas ses rapports au rancart.

M. REID: C'est parfaitement vrai; mais je ne saurais croire qu'on lui crée de pareilles entraves.

M. CARVELL: Demandez-le à M. Taylor.

M. REID: Non, je consulterai plutôt les liasses et dossiers du département et les fonctionnaires ministériels, s'il existe quelque irrégularité. Si le gouvernement fédéral prend ce chemin de fer à sa charge, il doit veiller à ce que sa construction se fasse en conformité de la convention spéciale qui s'y rattache. Dans la mesure où le gouvernement fédéral a le droit de s'immiscer dans cette affaire, le ministre des Chemins de fer, quand il prendra cette voie ferrée à sa charge, j'en suis convaincu, veillera à ce que les travaux soient parachevés en conformité de la convention. L'essentiel, c'est que le Gouvernement se protège relativement au paiement des subventions.

Quant à la question des ponts, l'honorable député croit que les ingénieurs de l'Etat sont tenus de veiller à la construction de ces ponts, et ils sont d'avis que l'Etat doit les construire et en rester le maître et le propriétaire. Je dois dire que le Gouvernement a étudié la question. Si le gouvernement fédéral prend une initiative quelconque, j'en suis convaincu, l'honorable député n'y trouvera pas matière à critique; car l'Etat sera suffisamment protégé.

Parmi les autres questions auxquelles l'honorable député a touché, figure le chemin de fer de Southampton. Je le répète, un commissaire a été chargé de faire enquête sur ce chemin de fer.

Peu après sa nomination, le commissaire me fit observer qu'il serait peut-être préférable d'ajourner l'enquête quelques semaines, jusqu'après la fonte des neiges; car alors il serait en mesure de mieux voir la voie ferrée. Voilà pourquoi on a ajourné l'enquête. Plus tard, le commissaire me notifia avis qu'il avait fixé une date pour l'audition des témoins; et l'enquête aura probablement lieu dans dix ou douze jours. Cette enquête aura certainement lieu, et j'ai fait connaître la raison de ce court ajournement.

M. CARVELL: C'est parfait; mais je suggérerais au ministre que, lorsque le commissaire se mettra à l'œuvre, il ne se fasse pas accompagner par le seul M. Pinder; car, il importe de jeter toute la lumière possible sur la question.

M. REID: J'ai dit au commissaire qu'il doit donner toute la publicité possible à son intention d'ouvrir l'enquête. Il m'a informé de vive voix, ces jours derniers, qu'il allait tenir une enquête publique, à Fredericton, je crois, je suis bien aise que l'honorable député ait mentionné la chose; je verrai le commissaire et le presserai de veiller à ce que tout se passe dans le sens suggéré.

L'honorable député a dit quelques mots du chemin de fer de Tobique à Campbellton et il est d'avis qu'il ne faut pas modifier le marché relatif à la subvention. Personnellement, je n'ai reçu aucune demande en ce sens. Je suis bien aise que l'honorable député ait ramené la question sur le tapis; si elle vient devant moi, j'en ferai un sérieux et consciencieux examen. En toute probabilité, si on me prie d'apporter à la convention quelque modification autre que celle intéressant l'arrangement actuel entre les compagnies, je demanderai que l'affaire soit ajournée jusqu'au retour du ministre, et alors j'appellerai son attention sur le débat qui s'est déroulé ici, au sujet des chemins de fer mentionnés.

(On adopte la motion.)

VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens, sous la présidence de M. Blondin.

1. La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter la substitution du texte suivant à l'article 7 du tarif douanier de 1907:

(a) Les articles, produits ou manufacturés par un pays quelconque n'accordant pas au Canada le traitement de la nation la plus favorisée peuvent être assujétis par décret du conseil, s'il s'agit d'articles déjà passibles de droits, à une surtaxe n'excédant pas vingt pour cent ad valorem, et, s'il s'agit d'articles admis en franchise, à un tarif de droits n'excédant pas vingt pour cent ad valorem.

(b) Les articles, produits ou manufacturés par un pays étranger et importés au Canada à bord de navires inscrits en tel pays étranger peuvent, si ce pays étranger prélève sur les marchandises qui y sont importées à bord de navires inscrits au Canada, des droits plus élevés que sur les marchandises similaires lorsqu'elles sont importées à bord de navires de tel pays, être assujétis par décret du conseil, si ces articles sont déjà passibles de droits, à une surtaxe n'excédant pas vingt pour cent ad valorem, et, si les dits articles sont admis en franchise, à un tarif de droits n'excédant pas vingt pour cent ad valorem.

M. OLIVER: Pourquoi la surtaxe est-elle réduite de 33⅓ p. 100 à 20 p. 100?

M. WHITE: Je dois faire observer à l'honorable député qu'il n'y a pas d'abaissement de la surtaxe. Le paragraphe 1 de l'article 7 du tarif douanier de 1907 est ainsi conçu:

Les produits naturels ou fabriqués d'un pays étranger qui traite les importations du Canada avec moins de faveur que celles d'autres pays peuvent être assujétis à une surtaxe en sus des droits portés au tableau "A" annexé à la présente loi, ladite surtaxe devant en chaque cas être le tiers du droit spécifié au tarif général dans ledit tableau.

Le taux d'un tiers est ici le chiffre fixé et précis. Ce n'est pas 33⅓ pour cent "ad valorem", mais un tiers du droit, c'est-à-dire que, si le taux du droit est de 30 p. 100, la surtaxe serait de 10 pour cent, ni plus ni moins. Je ferai observer à l'honorable député que l'article 7 ne s'applique qu'aux produits jouissant de la franchise douanière; car, si les produits entrent en franchise le tiers d'un droit n'existant pas ne se résumerait à rien. Nous proposons les modifications indiquées dans la résolution, à savoir:

Les produits naturels ou fabriqués d'un pays étranger qui traite les importations du Canada avec moins de faveur que celles d'autres pays peuvent être assujétis par décret du conseil à une surtaxe n'excédant pas vingt pour cent ad valorem, et si les dits articles sont admis en franchise, à un tarif de droit n'excédant pas vingt pour cent ad valorem.

C'est-à-dire que nous pouvons relever le droit de 1 p. 100, de 10 p. 100 ou de 20 p. 100.

M. OLIVER: C'est parfait, mais à quoi aboutit cette modification? Ce n'est sans doute pas par pur plaisir qu'on a ainsi modifié le tarif.

M. WHITE: Le texte de l'article est inflexible, et, à notre avis, il devrait être flexible. J'en conviens, l'application d'une surtaxe doit se faire rarement et avec répugnance; mais, à notre avis, le Gouvernement doit être en mesure d'imposer, à sa discré-

tion, une surtaxe jusqu'à 20 p. 100 "ad valorem".

M. OLIVER: Parfois, j'en conviens, il est juste et convenable d'imposer une surtaxe, et l'heure venue, il faut y recourir à titre de représailles, à contre-cœur, mais effectivement. Cette limite de 20 p. 100 est-elle considérée comme mesure de représailles aussi sévère que le serait une taxe d'un tiers?

M. WHITE: Le chiffre de 20 p. 100 n'est pas une limite fixe; c'est le maximum.

M. OLIVER: Ce maximum, en moyenne, est-il égal à celui qui existait auparavant?

M. WHITE: Dans la supposition où la moyenne du tarif pour les articles imposables serait de 26 p. 100, un tiers de ce chiffre serait 8 p. 100. D'autre part, ce tarif ne comporte pas de surtaxe sur les produits bénéficiant de la franchise douanière. Les deux régimes supportent difficilement la comparaison. Lorsque la question fut mise à l'étude, on nous suggéra de fixer un maximum plus élevé que 20 p. 100. Personnellement, il me répugnerait souverainement d'appliquer une surtaxe; seulement, j'ai cru que cette disposition devait figurer dans notre code et en définitive, nous avons arrêté, comme légitime, ce maximum de 20 p. 100, dans la pensée que nous ne l'invoquerions que rarement. Sans doute, le Gouvernement pourrait imposer une surtaxe de 5 p. 100 ou de 10 p. 100, mais pas plus de 20 p. 100. Pour quelques autres pays dont j'ai examiné les lois à cet égard, le maximum est beaucoup plus élevé. Ainsi, en Allemagne, c'est le chiffre du taux du tarif sur les produits imposables.

Les marchandises en franchise peuvent être taxées d'un droit ad valorem n'excédant pas 50 p. 100. En Italie, les marchandises provenant de pays dans lesquels les navires italiens sont soumis à un régime différentiel, peuvent être surchargées d'un droit de frontière fixé jusqu'à 50 p. 100 du droit inscrit au tarif général. Dans le cas de marchandises entrant en franchise en vertu du tarif, elles peuvent être soumises à une surcharge de droit d'importation jusqu'à 25 p. 100 de leur valeur officiellement reconnue. Au Japon, les produits ou les articles manufacturés d'un pays où les navires, les produits et les articles manufacturés du Japon sont soumis à un traitement moins favorable que ceux d'autres pays, peuvent être désignés par ordonnance impériale et soumis à des droits de douane ne dépassant pas la valeur de ces articles en plus des droits prescrits par le tarif.

Je cite ces exemples pour montrer seulement que mon honorable ami peut en déduire que nous avons fixé un maximum raisonnable et que si nous nous sommes trompés c'est en faveur d'un bas prix.

M. OLIVER: Si vous devez prendre des mesures de représailles, il est désirable qu'elles soient effectives. On doit toujours se rendre compte que les représailles atteignent non seulement l'adversaire, mais aussi vous-même. Je constate une grande différence entre cette proposition et les règlements autrefois en vigueur dans les statuts, à savoir que pour ces derniers, si le tarif était bas, la mesure de représailles ne l'augmentait pas beaucoup et si les marchandises entraient en franchise, il n'y avait pas de représailles. Avec cette loi, mon honorable ami a l'autorité d'établir un droit pour des marchandises importées, quand il n'y en avait pas précédemment, et dans d'autres circonstances d'imposer sur des marchandises entrant en vertu d'un bas tarif, un droit qui n'aurait pas été exigé avec les règlements précédents.

En réalité, bien que mon honorable ami parle d'une mesure douce de représailles, je pense que l'effet de la loi est plus sévère ou pourrait l'être contre le consommateur du pays, que ne l'aurait pu faire la loi précédente.

M. WHITE: Pas nécessairement, comme je pourrai le prouver.

M. OLIVER: Pas nécessairement, mais cela pourrait se faire.

M. WHITE: Prenons le cas d'un droit de 30 p. 100; en vertu de la surtaxe prévue dans le tarif actuel, le montant de la surtaxe serait fixé à 10 p. 100, mais vous pourriez ne pas désirer appliquer une surtaxe aussi forte que 10 p. 100 ad valorem. C'est une augmentation très élevée. Le Gouvernement pourrait estimer que le résultat serait obtenu en augmentant le droit de un ou deux, ou cinq p. 100 ad valorem. En vertu du tarif actuel, ce ne serait pas possible, mais avec l'amendement ce serait possible. J'ai eu un cas semblable en vue, non pas un cas particulier, mais rentrant dans cette catégorie et mon intention n'était pas d'augmenter la surtaxe, mais de la rendre plus flexible, de façon à ce qu'elle soit plus haute ou plus basse suivant les exigences et en la fixant à 20 p. 100. En tenant compte des lois adoptées par les autres pays, nous avons cru que nous établissions un chiffre assez bas.

M. OLIVER: Je ne voudrais pas retarder l'adoption de cette résolution, mais

quand mon honorable ami énumérait les lois des autres pays, il m'a semblé qu'elles étaient plus conformes à ce que je considère comme la vraie théorie, que ce qu'il propose. L'Allemagne peut imposer une surtaxe de 50 p. 100 du tarif en vigueur. C'est une mesure nettement hostile. Elle est destinée à frapper, pour être effective, et elle n'est maintenue assez longtemps que pour produire les résultats qu'on en attendait. D'autre part, mon honorable ami propose un système sous le nom vague de tarif de représailles qui peut imposer une charge à la population du Canada. Je ne voudrais pas que cette loi fût adoptée, sans attirer l'attention sur un résultat possible.

M. WHITE: Mon honorable ami et moi sommes d'accord pour reconnaître qu'une mesure de ce genre ne devrait être invoquée que dans une période de nécessité nationale des plus urgentes. J'admets absolument avec mon honorable ami qu'une loi de ce genre est une représaille et que son application ferait parfois plus de mal que de bien.

Quant à l'intention de la loi, naturellement, le texte est dans le statut, mais nous devrions hésiter toujours à appliquer un article de ce genre, sans un besoin absolu, dans l'intérêt national du Canada. En fixant ce droit à 20 p. 100, j'ai désiré établir un montant raisonnable, plutôt bas qu'élevé. C'est vrai, comme l'a fait remarquer mon honorable ami, qu'en vertu de cette loi la surtaxe pourrait être plus élevée que celle prévue au tarif de 1907, mais il est aussi possible qu'elle soit plus basse. C'était mon intention de la rendre suffisamment flexible pour qu'elle pût être abaissée si le Gouvernement désirait l'appliquer à un moment donné:

(La résolution est adoptée.)

2. Résolu que le tarif des douanes de 1907 soit modifié en autorisant le Gouverneur en conseil, lorsqu'il aura lieu de croire qu'il se fabrique au Canada en notable quantité, avec de l'acier de provenance canadienne, des cornières et poutres de fer ou d'acier, des fers en U et d'autres pièces en fer ou en acier laminé de toute forme et pesant cent vingt livres et moins à la verge linéaire, à décréter que le texte suivant soit substitué à l'item 379, annexe "A", du tarif douanier de 1907:

Poutres de fer ou d'acier laminées, fers à côtes et fer d'angle et autres formes de fer ou d'acier laminées, non percées, pesant plus de cent vingt livres à la verge de longueur, n.a. d., n'étant pas de formes carrées, plates, ovales ou rondes, ni de barres ou rails de chemin de fer par tonne, tarif de préférence pour la Grande-Bretagne $2, intermédiaire $3, général $3.

[M. Oliver.]

M. A. K. MACLEAN: Le ministre voudrait-il nous dire quelles ont été la quantité en tonnes et la valeur des importations des articles de cette nature l'an dernier?

M. WHITE: Heureusement, je peux donner ce renseignement à mon honorable ami, bien que je ne m'attendais pas à ce qu'il fût demandé. Les importations en 1912 et 1913 ont été les suivantes:

Année.	Quantité.	Valeur.
1912	2,957,541 qtx	$3,625,107
1913	4,013,570 "	5,319,456

M. OLIVER: Quels sont les droits actuellement?

M. WHITE: Sous le tarif en vigueur, ces produits, qui sont désignés comme produits marchands manufacturés jusqu'à 35 livres par verge linéaire, sont frappés d'un droit de $7 par tonne. Les produits qui pèsent plus de 35 livres par verge linéaire payent un droit de $3 par tonne en vertu du tarif général. J'augmente les 35 livres par verge linéaire jusqu'à 120 livres par verge linéaire. Au moment où le tarif de 1907 a été adopté, les produits marchands manufacturés jusqu'à 35 livres par verge linéaire étaient fabriqués au Canada, mais non pas les articles plus lourds. Aujourd'hui, on manufacture, dans quelques usines, des poutres d'acier laminées, des fers à côtes et autres formes d'acier plus lourdes que 36 livres par verge de longueur et jusqu'à 50 ou 60 livres par verge de longueur, mais aucun changement n'a été introduit dans le tarif. L'Algoma Steel Company et d'autres aciéries nous ont fait remarquer que si l'on adoptait une loi dont la mise en vigueur serait décidée par décret du conseil, de façon à ce que les compagnies soient certaines qu'elle serait appliquée à l'avenir, elles pourraient se procurer le capital nécessaire pour augmenter leur outillage et établir des laminoirs qui manufactureraient des produits pesant jusqu'à 120 livres par verge de longueur.

Par conséquent, le Gouvernement demande au Parlement d'adopter une loi qui sera mise en vigueur par décret du conseil; quand le Gouverneur en conseil se sera assuré que les produits en question sont manufacturés en assez grande quantité au Canada avec de l'acier fondu au Canada. Il y a un précédent à ce sujet, adopté sous l'administration libérale—la résolution du 17 avril 1903 relative aux rails d'acier. Cette résolution imposait un droit de $7 par tonne, mais il ne devait pas être appliqué avant que le Gouverneur en conseil se

soit assuré que les rails d'acier étaient manufacturés en quantité suffisante au Canada. Le 27 août 1904 un décret du conseil a été adopté pour imposer $7 par tonne aux rails d'acier, et ce droit est resté en vigueur depuis lors.

M. OLIVER: Je n'ai pas reçu la réponse que je désirais. Je voulais savoir quel était le droit, au moment de la mise en vigueur de cette disposition, sur les poutres de construction de fer et d'acier dépassant 120 livres par verge de longueur.

M. WHITE: J'ai répondu à cette question; $3 par tonne pour toutes les formes destinées à la construction et les produits laminés pesant plus de 35 livres par verge linéaire. Les produits manufacturés au Canada étaient protégés par un tarif plus élevé et nous proposons d'élever la limite de poids de 35 livres à 120 livres.

M. CARVELL: Les produits plus lourds, comme les poutres en I, n'étaient-il pas soumis à un droit de 10 p. 100 quand ils n'étaient pas laminés, percés ou autrement fabriqués? Comment sera traitée cette classe de produits?

M. WHITE: Je vais lire l'article du tarif en vigueur:

379. Poutres de fer ou d'acier laminées, fer à côtes et fer d'angles et autres formes de fer ou d'acier laminées, non percées, pesant pas moins de 33 livres à la verge de longueur n'étant pas de formes carrées, plates ovales ou rondes, ni de barres ou rails de chemin de fer par tonne, tarif de préférence pour la Grande-Bretagne, $2; intermédiaire, $2.75; général, $3.

Pour ces articles pesant 35 livres ou plus, le tarif était de $3, tandis qu'au-dessous de 35 livres, le tarif était de $7, par tonne, pour protéger le fabricant canadien, parce qu'il pouvait manufacturer des produits jusqu'à 35 livres par verge de longueur. Passé ce poids, le produit n'était pas manufacturé au Canada et le droit était moindre. Maintenant nous augmentons le poids jusqu'à 120 livres. Si mon honorable ami veut voir la résolution 2, article 379 du tarif, il constatera qu'elle s'applique aux produits pesant plus de 120 livres et nous fixons le droit à $3 par tonne.

M. OLIVER: C'était l'ancien tarif.

M. WHITE: Oui, mais il ne s'appliquait qu'aux pièces pesant trente-cinq livres et moins. Par cette résolution, nous remplaçons 35 livres par 120 livres. Toutes les pièces pesant moins de 120 livres tombent sous le coup de l'article suivant et sont frappées d'un droit de $7 par tonne.

M. MURPHY: Actuellement, les pièces de charpente en acier de cette pesanteur ne sont pas fabriquées au Canada?

M. WHITE: Non, et ce tarif ne sera pas appliqué d'ici à quelque temps, car il faudra installer des usines pour la fabrication de ces lourds pièces.

M. CARVELL: Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous expliquer pourquoi il croit nécessaire d'imposer cette nouvelle charge à ceux qui emploient ce produit? Le ministre sait comme moi qu'une pièce de charpente en acier n'a pas besoin d'être très grosse pour peser 120 livres par verge linéaire et s'il fait voter ce tarif, il augmentera considérablement le prix de ces charpentes qui sont d'un usage général. D'après ce que je comprends, du moment que le décret ministériel sera passé, le droit sera porté à $7 et le consommateur devra payer $7 de plus, que la pièce soit fabriquée au Canada ou à l'étranger. J'espère que le ministre se rend compte qu'il impose une lourde charge aux consommateurs de charpentes en fer et en acier, dans l'unique but de venir en aide à une industrie qui n'existe pas encore ici. Il vaut mieux s'entendre clairement sur ce point. Le ministre peut-il me dire si j'ai tort ou raison?

M. WHITE: Je croyais que la politique fiscale du Gouvernement avait été discutée et réglée, lors du débat sur le budget.

M. CARVELL: Je n'étais pas présent.

M. WHITE: Mon honorable ami et moi n'envisageons pas cette question du même point de vue et, sans vouloir engager de polémique, j'ajouterai que plusieurs de ses collègues de la gauche ne partagent pas sa manière de voir. Toute la question est de savoir si nous devons encourager les industries canadiennes. J'avoue sincèrement qu'à mon avis, si le tarif n'est pas changé, nos aciéries ne fabriqueront jamais ces lourdes pièces de charpente. D'un autre côté, je suis convaincu que si le décret ministériel est voté, nous aurons bientôt des usines pour la fabrication de ces pièces. Il ne s'ensuit pas nécesairement que la totalité du droit doive être ajoutée au prix de l'article imposé. C'est probablement ce qui aurait lieu si nous n'avions qu'une aciérie au Canada, ou deux aciéries qui s'entendraient sur les prix. Je pourrais citer beaucoup d'exemples pour prouver

que le prix d'un article n'est pas toujours augmenté de la totalité du droit.

Puisque nous avons adopté une politique de protection, je trouve logique d'imposer, dans des limites raisonnables, des droits qui permettront à nos aciéries de fabriquer ces lourdes pièces de charpente. Les aciéries canadiennes n'ont pas les mêmes avantages que celles des autres pays, surtout celles des Etats-Unis. Nos rivaux ont un plus grand marché intérieur; leur industrie est solidement établie depuis de longues années et il est incontestable qu'ils sont en état de faire une concurrence ruineuse à nos industriels.

Nous avons adopté une politique de protection modérée, et nous espérons créer de grandes aciéries au Canada en élevant le poids des pièces de 35 livres à 120 livres. Quant aux pièces entre 35 et 120 livres, à la verge linéaire, nous leur accordons exactement le traitement que l'ancien gouvernement accordait aux pièces pesant 35 livres et nous avons le même objet en vue. Je ne donne pas cela comme une excuse; c'est un fait que je constate.

M. CARVELL: Je vois avec plaisir que le ministre ne prend pas de faux-fuyants et je tiens à m'entendre avec lui. Il n'a aucune objection à ce que les industriels puissent exiger des consommateurs des prix plus élevés que ceux que nous aurions à payer en achetant à l'étranger et il demande cela pour établir une industrie au Canada.

M. WHITE: L'élévation du droit peut augmenter ou ne pas augmenter le prix de l'article. Les probabilités sont cependant que le prix de ces articles sera plus élevé, du moins pendant un temps, que si nous permettons aux fabricants américains de venir écouler ici leur excédent de productions.

M. CARVELL: Je n'ai jamais entendu dans cette Chambre une plus franche définition de la protection. Je suis bien aise de voir le ministre dédaigner tout subterfuge et se prononcer aussi carrément. Il ne dit que l'exacte vérité, comme nous le savons tous, et il a droit à nos félicitations pour cet aveu.

M. WHITE: Je remercie mon honorable ami, mais je n'ai aucune excuse à offrir, car je sais que ce changement dans le tarif va nous valoir de grandes aciéries au Sault; je sais que de nombreux ouvriers y trouveront de l'emploi et que cette industrie sera une source de richesses pour cette partie du pays. Je sais aussi que si le tarif n'est pas changé nous n'aurons pas de ces grandes aciéries au Sault non plus qu'à Sydney et à Hamilton.

M. EMMERSON: Qui paiera pour cela?

M. WHITE: D'un côté, tout le pays en profitera et de l'autre, il y aura peut-être quelque chose à payer, mais personne ne s'en plaindra.

M. A. K. MACLEAN: Il y a deux ans, lorsque le ministre des Finances déposa un projet de loi pour instituer une commission du tarif, il posait en principe que la mesure de protection devait être déterminée par la différence des salaires ici et dans les pays rivaux. Dois-je comprendre que le ministre a renoncé à ce principe pour adopter celui que vient d'énoncer l'honorable député de Carleton?

M. WHITE: Il était dit dans le bill de la commission du tarif qu'il faudrait s'enquérir du coût de la production dans les différents pays, mais je ne crois pas qu'aucune règle ait été posée. Je ne vois non plus aucun rapport entre la remarque de mon honorable ami et la question soulevée par l'honorable député de Carleton. J'ai dit que sans la protection que nous accordons par cette résolution, nous ne pourrons pas avoir ici des aciéries capables de supporter la concurrence de celles des Etats-Unis qui viennent nous vendre leurs produits à plus bas prix que sur leur propre marché. Cela me paraît être bien différent de la prétention émise par mon honorable ami.

M. MURPHY: La Dominion Bridge Company a-t-elle déjà fabriqué des pièces de charpente en acier de cette pesanteur?

M. WHIT: Elle n'en a pas fabriqué, mais elle en a fait un grand usage. Aucune représentation ne nous a encore été faite, mais je m'attends à en recevoir et bien que je n'aie encore rien d'arrêté, il est possible que nous ayons à introduire d'autres modifications dans le tarif, au sujet des ponts. Ce changement de tarif ne peut pas laisser les constructeurs de ponts indifférents; il est possible qu'ils aient à payer plus cher pour les matériaux qu'ils enploient.

M. MURPHY: C'est ce que j'avais dans l'idée quand j'ai posé la question.

M. WHITE: Aucune représentation ne nous a encore été faite, mais il est probable que nous en recevrons. Si la chose arrive, nous aurons tout le temps nécessaire pour étudier la question.

M. McCREA: Si quelqu'un avait encore des doutes sur la question de savoir qui paie

pour cet encouragement donné à l'industrie de l'acier, je pourrais les faire cesser en citant un fait personnel. Une compagnie dont je fais partie a entrepris de construire une fabrique de papier et nous avons demandé des prix pour de grandes quantités de pièces de charpente en acier. Un certain nombre de soumissions nous ont été envoyées avant la mise en vigueur du nouveau tarif et quelques autres après. Les maisons qui ont soumissionné en dernier lieu ont tout simplement ajouté les droits nouveaux à leurs prix ordinaires.

M. OLIVER: La surtaxe mentionnée dans le paragraphe B est-elle nouvelle ou le tarif reste-t-il ce qu'il était auparavant, avec les mêmes modifications que le ministre a expliquées au sujet de l'article 1er?

M. WHITE: Le paragraphe B est entièrement nouveau.

3. Résolu que l'annexe "A" du tarif douanier de 1907, telle que modifiée par le chapitre 15 des lois de 1913 et par décret du conseil, soit modifié de nouveau biffant les item tarifaires portant les numéros 113, 184, 208, 210a, 296, 306, 315, 361, 375, 398, 404, 410, 411, 445, 446a, 460, 471, 486, 542, 543, 545, 546, 575, et 577, les paragraphes (a) et (d) des décrets du conseil en date du 11 août 1908, désignés comme item 717 et 720 du tarif des douanes, les diverses énumérations de marchandises respectives et les différents droits de douane, là où il y en a, inscrits en regard de chacun des dits item et que les item, énumérations et droits qui suivent soient insérés en la dite annexe "A".

M. A. K. MACLEAN: J'ai une question à poser. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald), qui a été obligé de s'absenter, désire prendre la parole sur ces résolutions. L'honorable député de Northumberland (M. Loggie) désire aussi proposer un amendement un peu plus tard, et je crois que c'est également le désir de l'honorable député de Westmorland (M. Emmerson).

Pourrions-nous convenir qu'on pourrait présenter un amendement, demain? Nous pouvons discuter autant d'item possibles, ce soir.

M. WHITE: J'aimerais faciliter le travail de mon honorable ami. Je ne suis pas certain qu'on puisse proposer un amendement, lorsque la Chambre siège en comité. Nous pourrions demander au président d'étudier la question. On peut toujours proposer une modification de chaque item en discussion, lorsque cet amendement à pour but d'abaisser le tarif.

M. MACLEAN : On peut convenir que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, demain ou tout autre jour, afin de fournir à ces honorables députés l'occasion de proposer l'amendement qu'ils ont préparé.

M. WHITE : Je n'y vois aucun objection du moment que cet amendement sera conforme au règlement.

M. EMMERSON : Il me semble que la procédure à suivre est de proposer des amendements lorsqu'un bill est lu une deuxième fois, ou, si la Chambre siège en comité général, lorsqu'un bill est lu une troisième fois. Cette résolution a été approuvée par Son Altesse Royale à qui elle avait été soumise, ce qui me porte à croire que nous ne pouvons pas la modifier.

M. WHITE : Nous étudierons ce cas.

M. CARVELL : Lorsqu'on a soumis à la Chambre le tarif de 1907 nous n'avons modifié les résolutions qu'en tant que nous dimunions un droit, mais nous n'avons pas augmenté le droit. C'est ce en quoi consiste la différence.

M. GRAHAM : La procédure est celle suivie au comité des subsides. Nous pouvons proposer une diminution, mais non pas une augmentation de droit, de même qu'il nous est défendu de consacrer à une fin autre que celle qui lui a été assignée, lorsqu'on l'a demandé, un crédit quelconque.

M. WHITE : Il n'existe probablement pas de divergence d'opinion, au sujet de cette question. Quant à chacune des résolutions soumises à l'étude, j'estime qu'on peut présenter une motion à l'effet d'abaisser, mais non pas d'augmenter un droit; Je me demande, cependant, si un député peut présenter une motion au sujet de quelque article ou item qui n'est pas soumis à l'étude du comité.

M. CARVELL : La troisième résolution réclame qu'on modifie cette annexe A, sous certains rapports. Je crois qu'il est parfaitement conforme au règlement d'étendre la portée de cet amendement en modifiant d'autres item.

M. WHITE : Il en est probablement ainsi. Nous verrons.

M. OLIVER : Quels sont les articles qu'on biffe d'une façon générale?

M. WHITE : Il y en a plusieurs, parcequ'ils sont remplacés par d'autres.

M. OLIVER: Ceux qu'on a biffés se trouveraient-ils au nombre de ceux compris dans cette annexe?

M. WHITE: Il faut les biffer, si l'on veut que les autres aient leur effet.

M. OLIVER: S'en trouve-t-il qui ne sont pas remplacés? Dans l'affirmative, quels sont ces articles?

M. WHITE: On peut en biffer quelques-uns qui ne sont pas remplacés, mais les articles auxquels ils se rapportent sont réglés autrement. Chaque numéro qui est biffé, ici, est nécessairement rayé, afin de donner effet aux autres.

M. GRAHAM: Vu ce qu'il a dit, en cette Chambre, au cours d'un précédent débat, mon honorable ami ne croit-il pas qu'il s'expose à être dénoncé comme libre-échangiste?

M. WHITE: Je m'y exposerai.

M. GRAHAM: Il a dans cette annexe 24 articles qui se trouvent à la liste des marchandises exemptes de droit. Si mettre les instruments aratoires ou le blé dans la liste des produits en franchise implique que celui qui agit ainsi est en faveur du libre-échange, que dire de quelqu'un qui inscrit vingt-quatre articles à la liste en question? Ne le considérera-t-on pas comme étant vingt-quatre fois autant en faveur du libre-échange?

M. WHITE: Je crois pouvoir convaincre mon honorable ami que la conclusion à laquelle il semble être arrivé ne découle pas nécessairement des prémisses qu'il a posées. Il va sans dire que je ne crois pas nécessaire de débattre avec lui la question déjà si complètement discutée de savoir si l'enlèvement du droit sur les machines aratoires et sur les denrées alimentaires représente le libre-échange. Mais il était tellement imbu de l'idée que l'enlèvement des droits sur les denrées alimentaires pourrait donner le soupçon du libre-échange qu'il a changé de terrain d'une façon si radicale qu'il ne peut plus constater que sa politique tarifaire réduit le coût de la vie.

39c. Farine de cassave, importée par les fabricants de matières explosives pour servir exclusivement à la fabrication de ces matières dans leurs propres tablissements—tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. OLIVER: Quel est maintenant le droit sur ces articles?

M. WHITE: L'explication de ce changement, c'est que la farine de cassave sert à la fabrication des matières explosives par la " Dominion Explosives ", à responsabilité limitée, de Sand-Point (Ont).

D'autres emploient la glycerine, qui est admise en franchise, d'après l'item 664. Les fabricants qui se servent de la farine de cassave comme base, se sont plaints de ne pouvoir faire concurrence avec ceux qui emploient la glycerine, et ils ont demandé qu'on mît la farine de cassave à la liste des marchandises admises en franchise.

M. A. K. MACLEAN: Où fabrique-t-on cet article?

M. WHITE: Aux Antilles anglaises, je crois.

M. OLIVER: Cet article reste-t-il soumis au même droit d'un cent par livre, pour toute autre autre fin que la fabrication d'explosifs?

M. WHITE: Oui, l'entrée en franchise est limitée à l'usage des fabricants d'explosifs, dans leurs propres fabriques.

M. PARDEE: La coalition des minotiers a-t-elle approuvé ce changement?

M. WHITE: L'honorable député peut se renseigner à domicile, sur ce point; quant à moi, je ne connais rien à ce sujet.

79a. Jeunes pousses d'œillets la première année de leur introduction du tarif en faveur de la Grande-Bretagne, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. A. K. MACLEAN: Pourquoi ce changement?

M. WHITE: Pour des fins d'administration. Les pousses d'œillets sont admises en franchise, d'après l'item 79. Dans le commerce, on désigne ces plants d'œillets, à leur première année, comme pousses d'œillets, et c'est dans le but de faire disparaître un doute dans l'esprit des fonctionnaires du département des Douanes, et de rendre certain le fait qu'à leur première année ces pousses d'œillets sont comprises dans la catégories de plants d'œillets, qu'on a inséré cet item.

M. MACLEAN: Il n'y a pas de changement?

M. WHITE: Non.

M. GRAHAM: L'honorable ministre peut-il nous dire quel est le droit réclamé sur cet article, aux Etats-Unis? La raison pour laquelle je pose cette question, c'est qu'il y a des fleuristes qui font affaires des deux côtés de la ligne—disons aux environs de la baie d'Alexandria—et je me suis demandé si on les traitait de la même façon de l'autre côté de la ligne frontière.

M. WHITE: Je ne connais rien de tout cela.

99a. Bananes séchées ou tapées, la livre. Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, en

franchise; tarif intermédiaire, ½ cent; tarif général, ½ cent.

M. OLIVER: Quel était l'ancien droit?

M. WHITE: De 25 p. 100, sous le tarif général; de 17½ p. 100, sous le tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.

M. OLIVER: Est-ce une diminution?

M. WHITE: Oui.

M. LOGGIE: L'item que je veux mentionner spécialement est celui qui porte le n° 83 du tarif. Je suppose qu'il aura son tour, dans cette discussion.

M. WHITE: Je ne m'oppose pas à ce que mon honorable ami traite ce point maintenant.

M. LOGGIE: Monsieur le président, j'ai à soumettre au comité une question qui, à mon avis, est fort importante pour toute la population du Canada. Elle a trait d'abord à l'industrie mère de toutes les autres, au Canada, l'agriculture, et il me ferait plaisir si l'honorable ministre ne voulait pas considérer que je présente cette résolution ayant en vue un avantage pour le parti auquel j'appartiens. Je demande au ministre de l'étudier, à raison de son exactitude, et d'oublier un instant que je siège à la gauche, alors qu'il occupe un fauteuil à la droite de l'Orateur. J'avoue que dans les arguments que je vais invoquer on pourra en trouver qui sembleront entachés de parti pris politique, mais je crois que la résolution elle-même devrait être approuvée par tous les membres de cette Chambre, sans distinction de parti. La résolution que je me propose de déposer implique l'admission en franchise au Canada des pommes de terre cultivées et récoltées aux Etats-Unis. A ce propos, je rappellerai les observations du ministre, au cours de son exposé budgétaire. Parlant de l'augmentation des exportations du Canada, au cours des derniers mois de l'année écoulée, il a dit:

> Je crois que cette accrue vient du tarif Underwood qui a inscrit au tableau d'entrée libre les bestiaux, les produits de laiterie et certains autres produits de ferme, le poisson, les manufactures du bois, et autres produits naturels ou manufacturés du Canada.

J'estime que le ministre, en tenant ce langage, a laissé entendre aux membres de cette Chambre qu'il était d'avis que l'augmentation de la vente de ces articles aux marchés des Etats-Unis assurerait un bénéfice au producteur canadien. Si les prix de ces articles n'ont pas augmenté au cours du mois où le tarif Underwood est devenu en vigueur, comment, je le demande, relèverait-on, aujourd'hui, une augmentation d'exportation? Si la valeur ne s'est pas accrue par l'enlèvement par les Etats-Unis des droits réclamés sur les articles de consommation que nous avons à vendre, pourquoi cette augmentation d'exportation s'est-elle produite, à ce temps particulier?

Si l'on peut démontrer que le consommateur américain profitait de la réduction du droit sur les articles importés aux Etats-Unis, comment expliquera-t-on l'accroissement du volume des exportations à ce moment? Je me propose de faire voir au comité que le relèvement des prix tourna à l'avantage du producteur canadien dès que les Etats-Unis eurent aboli le droit, puisque grâce à cela ses produits trouvèrent immédiatement un débouché de l'autre côté de la frontière.

M. BRADBURY: D'où provenait l'augmentation?

M. LOGGIE: Du Canada; nous avions des marchandises à vendre et en avons obtenu un prix plus rémunérateur. Les marchandises furent mises en vente dès qu'on en offrit un prix plus élevé. Je ferais peut-être mieux de commencer par faire voir, si toutefois je le puis, quel est l'effet du droit sur le prix des produits canadiens, et plus particulièrement sur celui des denrées qui ne trouvent pas d'écoulement dans le monde entier. Je crois que l'on s'accorde à reconnaître que le droit qui frappe un article quelconque augmente d'autant le coût de cet article, et que c'est le consommateur qui, en définitive, paie ce droit. Supposons qu'un marchand de New-York paye £100 ou $500 une caisse de vêtements achetés à Huddersfield et frappés d'un droit de 50 p. 100; ces vêtements reviennent, droit payé, à $750. Si l'on ajoute à cela le bénéfice légitime du marchand de gros, soit 20 p. 100, le coût en sera porté à $900, chiffre qui s'élèvera à $1,350 quand on aura fait entrer en ligne de compte le profit du détaillant. Chacun admettra que c'est le consommateur qui paie non seulement le droit, mais aussi le bénéfice réalisé par celui qui a fait le placement de la somme que représente le droit.

M. BURNHAM: Et si le bénéfice était réalisé de notre côté de la frontière?

M. LOGGIE: Cela ne changerait rien. Certes, il y a des exceptions à la règle; j'en parlerai un peu plus tard. Pour l'instant, je cherche à démontrer que prélever des droits de douane, c'est taxer d'autant les consommateurs.

M. BURNHAM: Le consommateur américain est-il assujéti au même inconvénient?

M. LOGGIE: Par l'exemple que je viens de citer, j'ai voulu démontrer que c'est le consommateur qui paie le droit de 50 p. 100 ainsi que le bénéfice que le détaillant réalise sur ce droit. Ce qui, en premier lieu, n'a coûté que $500, le consommateur est obligé de le payer $1,300. Il n'y a pas de règle sans exception. Font exception à la règle générale les petits pays qui se trouvent voisins d'une nation à population beaucoup plus considérable. Nous avons une population de huit millions d'habitants et notre frontière a près de trois mille milles de longueur; si nous produisons quelque denrée qui ne trouve pas d'écoulement dans le monde entier, mais à laquelle le grand pays voisin fournit un débouché, c'est invariablement sur le producteur canadien que pèsera le fardeau du droit. C'est ce qui fait que beaucoup de denrées n'ayant pas d'écoulement en tous pays sont forcément de nature plus ou moins périssable et doivent être vendues par l'entremise de commissionnaires en marchandises; autrement dit, force nous est de vendre nos denrées au prix qui prévaut dans le grand pays voisin. Quand nous vendons des pommes de terre à Boston, nous sommes obligés, quel qu'en soit le prix courant à Montréal et autres endroits du Canada, d'en accepter le prix qui prévaut à Boston, moins les frais divers que l'on peut avoir à solder. Si elles sont frappées d'un droit, c'est autant que le producteur canadien ne reçoit pas. Il en est de même du poisson qui s'exporte du Canada.

Je ferai observer ici que le peuple canadien doit s'estimer très heureux de ce que les Etats-Unis ont aboli le droit sur le poisson de provenance canadienne. Notre population est peu nombreuse, et des denrées dont nous avons un excédent de production, il en est qui ne peuvent s'écouler dans le monde entier; force nous est donc, sous peine d'avoir à les garder, de les mettre en vente sur le marché le plus rapproché. Je m'explique autrement. De la côte septentrionale du Nouveau-Brunswick, il s'expédie chaque année à peu près 200 wagons chargés d'éperlan, dont le dixième se consomme au Canada, le reste s'écoulant aux Etats-Unis.

En nul autre pays ce poisson ne trouverait d'acheteur à aucun prix; nous sommes donc obligés de l'expédier aux Etats-Unis et de nous contenter du prix qui y prévaut à l'arrivée du poisson. Quand le temps est orageux et que les bateaux de pêche de New-York et de Boston ne peuvent pas prendre la mer, l'approvisionnement du marché devient insuffisant et nous pouvons vendre notre poisson à un prix plus rémunérateur. La température et, il va sans dire, l'offre et la demande influent considérablement sur le prix de cet article.

Ce que je tiens à démontrer, c'est qu'à New-York le prix courant reste le même avec ou sans prélèvement de droits, et que lorsqu'il ne s'y en prélève point, c'est autant que gagne le producteur canadien. La valeur du bétail s'est accrue dès que les Etats-Unis eurent aboli le droit qui le frappait; je ferai voir un peu plus tard qu'il en est de même du prix du poisson et des pommes de terre.

En abolissant le droit sur le poisson, les Etats-Unis ont accordé un très grand avantage aux pêcheurs. Je ne sais si le ministre était présent quand je disais qu'il s'est expédié de mon comté 382 tonnes d'éperlan dans le seul mois de février. Ce poisson était autrefois frappé d'un droit de $15 par tonne, de sorte qu'en l'abolissant on a permis aux pêcheurs de réaliser, en un seul mois, un bénéfice de plus de $4,000.

M. BRADBURY: Les pêcheurs ont-ils vendu leur poisson à un prix plus rémunérateur?

M. LOGGIE: Jamais les prix ne furent plus élevés que l'an dernier. Cent quatre-vingts tonnes à $15, cela signifie que les pêcheurs ont réalisé un bénéfice de $27,000.

M. DAVIDSON: Les pêcheurs ont-ils touché cette somme-là?

M. LOGGIE: Oui.

M. DAVIDSON: Le producteur a-t-il bénéficié de l'abolition du droit?

M. LOGGIE: Il n'y a pas à en douter.

M. DAVIDSON: Dans quelle proportion le prix de l'éperlan s est-il accru au cours de l'année dernière?

M. LOGGIE: Les pêcheurs en ont obtenu trois quarts d'un cent par livre de plus que ce qu'on le leur aurait payé si le droit n'avait pas été aboli aux Etats-Unis. Le projet de résolution dont je désire saisir le comité se rapporte à cette question de savoir qui acquitte les droits imposés par le gouvernement américain.

Sait-on quelles quantités de pommes de terre ont été exportées par le Nouveau-Brunswick, pendant les mois d'octobre, novembre et décembre derniers? On peut se procurer au ministère des Douanes un relevé des exportations de l'année entière. En octobre, le Nouveau-Brunswick a exporté 200,829 boisseaux de pommes de terre esti-

més à $95,525; en novembre, 269,269 boisseaux, estimés à $101,592; en décembre, 181,655 boisseaux, estimés à $72,963: soit, pour les trois mois, un total de 650,753 boisseaux, estimés à $270,080. La somme versée dans le trésor américain, sur les exportations de ces trois mois, s'est élevée à $27,008.

M. EDWARDS: Comment expliquez-vous la diminution des exportations survenue en décembre?

M. LOGGIE: Je supposais que personne n'ignorait qu'au mois de décembre dernier, les autorités américaines ont interdit l'importation de nos pommes de terre.

M. BLAIN: Que reproche-t-on à vos pommes de terre?

M. LOGGIE: Si j'étais sous serment, je répondrais franchement que je ne le sais pas.

M. BURNHAM: Comment entendez-vous faire abolir le droit américain?

M. LOGGIE: Si cette résolution est adoptée, le droit se trouvera aboli par le fait même.

M. EDWARDS: L'interdiction se trouverait-elle aussi retirée?

M. LOGGIE: Non; l'interdiction ne serait pas abolie de plein droit.

M. H. CLARK: Si la réciprocité avait été votée, cette interdiction des pommes de terre aurait-elle été décrétée?

M. LOGGIE: On ne peut pas, raisonnablement, me demander cela. Je ne suis pas chargé d'administrer les affaires des Etats-Unis, et je ne puis pas dire ce que nos voisins auraient fait. S'il existe une raison pour interdire l'importation de ce produit, je suppose que l'interdiction aurait été prononcée et je dois supposer que les autorités américaines n'ont pas agi sans motifs plausibles. Le Gouvernement canadien n'agirait pas autrement.

M. BURNHAM: Puisque mon honorable ami est d'avis qu'il y avait lieu d'interdire l'importation des pommes de terre, à quoi sert de discuter?

M. LOGGIE: Je suis surpris d'entendre l'honorable député me poser une pareille question. Il sait parfaitement que la semaine prochaine ou le mois prochain l'interdiction peut être retirée, et que l'autonme prochain nous devrions encore payer les droits. Nous pourrions éviter cela, en adoptant cette résolution, ce soir. C'est maintenant le temps d'agir.

M. J. J. HUGHES: Il est peut-être bon de rappeler qu'à la conférence tenue à Washington, au mois de décembre dernier, un fonctionnaire du Gouvernement canadien a admis que les pommes de terre du Canada n'étaient pas saines. C'était un aveu regrettable que rien ne motivait et qui a fortement contribué à nous fermer le marché américain.

M. LOGGIE: Ces pommes de terre ont rapporté au producteur un prix net de 42½ cts par boisseau, franco bord. Dix-neuf années sur vingt, les pommes de terre se vendent beaucoup plus cher aux Etats-Unis qu'au Canada.

M. EDWARDS: Combien se vendaient-elles de l'autre côté?

M. LOGGIE: Je n'ai pas ces prix sous la main, mais je puis affirmer qu'on les a vendues à quarante-deux cents et demi le boisseau, plus le droit et le transport.

Naturellement, je ne sais pas si la vente a été faite par l'intermédiaire de marchands à commission et si ces montants ont été déduits du chiffre des ventes.

M. EDWARDS: L'honorable député a-t-il tenu compte des importations de pommes de terre au Canada?

M. LOGGIE: Oui; et je produirai des chiffres dans quelques minutes. Les producteurs de pommes de terre sont des hommes qui ont du muscle et ne sont pas dépourvus de jugement et ils ne craignent pas la concurrence contre le monde entier. Nous avons le climat et le sol, et nous pouvons faire face à la concurrence universelle. Par ces chiffres, le comité verra que dans trois mois nous avons exporté aux Etats-Unis 650,000 boisseaux de pommes de terre, une valeur de $270,000.

M. EDWARDS: Combien en avons-nous importé?

M. LOGGIE: Je donnerai ce renseignement dans quelques minutes. Nous avons exporté aux Etats-Unis pour $270,000 de pommes de terre et les producteurs canadiens ont payé au trésor américain une somme de $27,000 en droits de douane. Laissez-moi maintenant donner à l'honorable député l'information qu'il a demandée. C'est un état préparé par le ministère des Douanes; c'est un tableau des importations de pommes de terre depuis octobre 1912 jusqu'à novembre 1913, ces mois inclus. Ces chiffres sont comme suit:

Province.	Quantité minots.	Valeur $	Droits $ cts.
Ontario	245,573	205,974	49,114 60
Québec	62,193	53,143	12,438 60
N.-Ecosse	1,500	1,484	300 00
N.-Brunswick	152	180	30 40
Manitoba	34,027	29,357	6,800 54
Saskatchewan	4,024	3,563	800 80
Alberta	11,640	8,994	2,338 00
Col.-Anglaise	32,368	30,530	6,447 37
Yukon	24,533	23,477	4,906 66

C'est ainsi que nous trouvons qu'au cours de quatorze mois nous avons importé au Canada 416,000 boisseaux de pommes de terre au prix de $356,702, sur lesquels des droits de douane au montant de $83,167 ont été payés.

M. EDWARDS: Qui a payé ces droits?

M. LOGGIE: Le consommateur canadien.

M. EDWARDS: Et le consommateur canadien les a aussi payés quand elles étaient exportées?

M. LOGGIE: Non, dans ce cas, c'est le producteur canadien qui a payé.

Quelques députés: Oh! oh!

M. LOGGIE: Ces honorables messieurs semblent s'amuser, mais je les défie de contredire l'état que je viens de produire. J'ai une expérience pratique et ils n'en peuvent pas dire autant.

M. SEXSMITH: Quel est le droit maintenant sur les pommes de terre exportées aux Etats-Unis?

M. LOGGIE: Dix pour cent.

M. EDWARDS: Si le consommateur canadien a payé les droits, comme l'affirme l'honorable député, la chose n'était-elle pas dans les intérêts du producteur canadien?

M. LOGGIE: Non, elle ne l'était pas. Ces pommes de terre ont presque toutes été importées au Canada à une saison où nos propres pommes de terre ne sont pas mangeables, juste avant que nos pommes de terre nouvelles soient prêtes à être lancées sur le marché. Presque toutes les pommes de terre comprises dans les chiffres que j'ai donnés ont été importées dans ce temps-là. C'est pourquoi le cultivateur canadien ne souffre en rien de cette importation. Je veux démontrer, si je le puis, à ces honorables membres combien le consommateur canadien a payé pour ces pommes de terre et nous aurons ensuite une idée de quoi nous nous plaignons quand nous parlons de la cherté de la vie au Canada. Par ce tableau nous trouvons que les pommes de terre, f. o. b., au point de départ, valent 85½ cents le boisseau. Nous devons ajouter

à ce prix le droit tel que prévu par l'article 83 du tarif:

Pommes de terre, n.o.p., par minot;—préférence britannique, 12½ par minot; intermédiaire, 17½ cents; général, 20 cents.

Le prix, plus la douane, monte le prix à $1.05 par boisseau. Il y a en plus les frais de transport que je ne puis que supposer, et je ne crois pas exagérer en supposant un coût de 20 cents par boisseau, ce qui monte le coût à $1.25½ par boisseau. J'accorde au marchand de détail un profit de 50 cents par boisseau.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. LOGGIE: Je défie ces honorables membres, s'ils désirent faire de l'argent, de se lancer dans un commerce de détail du genre de celui des pommes de terre par tout le pays et de réussir, s'ils font un profit de moins de 50 cents par boisseau. Quand le marchand de détail a fait son profit de 50 cents par boisseau, le prix est de $1.75½ par boisseau. C'est ce qui a été payé pour les 416,000 boisseaux de pommes de terre importées au Canada pendant la saison où nous attendons nos propres légumes, quand nos pommes de terre ne sont plus bonnes et quand les pommes nouvelles ne sont pas encore prêtes. Que signifie cela? Cela signifie que le consommateur canadien a payé pas moins de $5.25 pour un baril de pommes de terre. Voilà une preuve de la cherté de la vie au Canada.

M. BLAIN: Mon honorable ami prétend-il que le détaillant fait un profit de 50 cents par boisseau sur les pommes de terre?

M. LOGGIE: Je crois que si un détaillant paie un boisseau de pommes de terre $1.25, qui le met en magasin, qui le vend au quart ou demi-quart de boisseau et qui les porte à domicile avec sa voiture, et qu'il paie des commis, ne pourrait vivre avec un profit moins de 50 cents en moyenne.

M. STEVENS: Cela est basé sur le commerce de homard.

M. BOIVIN: N'oubliez pas que ce sont des pommes de terre nouvelles.

M. LOGGIE: Qu'est-ce que cela a à faire avec le commerce du homard. Mon honorable ami (M. Stevens) devrait parler plus sérieusement, à moins qu'il ne veuille insinuer que tous ceux qui vendent des pommes de terre en détail sont des "lobsters". Nous avons vendu en trois mois pour $270,000 de pommes de terre du Nouveau-Brunswick, à laquelle somme il faut, pour en avoir le coût total, la valeur des droits, les frais de douane qui se sont éle-

vés à $27,088, ce qui fait $297,088, en y ajoutant les droits de douane payés aux Etats-Unis.

M. SEXSMITH: Ne feriez-vous pas mieux de vendre vos pommes de terre dans l'Ontario même, si vous n'en aviez que 42½ cents du boisseau?

M. LOGGIE: Je suis surpris que l'honorable député pose une telle question. Je ne crois pas qu'il y ait une seule famille dans l'Ontario qui n'avait pas sa provision de pommes de terre pendant les quelques derniers mois. L'honorable député prétend-il que nous devrions vendre nos pommes de terres dans l'Ontario, même si les gens n'en veulent pas, et que nous devrions leur dire: "Il faut que vous achetiez nos pommes de terre, nous n'avons pas d'autres marchés pour les vendre". Cette prétention est absurde.

M. SEXSMITH: Il y aurait un marché abondant tout le long de l'année dans les environs de Toronto.

M. LOGGIE: Il est absolument injuste de la part de l'honorable député de faire une telle assertion. J'ai démontré que nous avions expédié en dehors du Canada 650,000 boisseaux de pommes de terre; je sais où il y a encore des milliers et des milliers de boisseaux qui attendent un marché, et les cutlivateurs du Canada vont subir une perte considérable à cause de l'embargo des Etats-Unis sur la pomme de terre.

M. DAVIDSON: C'est l'embargo que vous voulez faire enlever?

M. LOGGIE: Je vous aiderai à faire enlever l'embargo si vous m'aidez maintenant. S'il n'y avait pas eu de douane à payer sur les pommes de terre entrant aux Etats-Unis, les cultivateurs du Nouveau-Brunswick seraient plus riches de $27,088 sur leurs exportations de trois mois.

M. EDWARDS: Ai-je bien compris que l'honorable député a dit que le prix était de 85 cents, et qu'ensuite il ajoutait 20 cents par boisseau?

M. LOGGIE: Oui.

M. EDWARDS: Sur les pommes de terre entrant au Canada?

M. LOGGIE: Oui.

M. EDWARDS: L'honorable député a dit, en parlant des exportations, que le prix était de 42½ cents.

M. LOGGIE: Oui.

M. EDWARDS: Comment expliquer-vous que la différence soit seulement de 20 cents, lorsque le prix est de 42½ cents d'un côté de la frontière et 80 cents de l'autre?

M. LOGGIE: Je suis surpris que mon honorable ami pose une telle question. J'ai expliqué que nous achetions ces pommes de terre aux Etats-Unis à une époque de l'année où nos pommes de terre nouvelles ne sont pas encore prêtes pour le marché.

M. EDWARDS: A quel temps de l'année?

M. LOGGIE: Les grandes importations au Canada sont dans les mois de juin, juillet et août. Ce prix de 85 cents et demi est celui auquel la douane du Canada nous dit que se vendaient les pommes de terre au point d'expédition. Nous savons quels sont les autres frais. J'ai estimé le coût du transport, je sais quel est le droit de douane, j'ai estimé quel était le profit, et je dis que ces pommes de terre coûtent au consommateur canadien presque $5 par baril, et cependant vous me dites que vous voulez un tarif pour protéger les cultivateurs. Qui en bénéficie? Le cultivateur reçoit-il un bénéfice de l'argent payé à la douane canadienne?

M. SEXSMITH: N'avez-vous pas de pommes de terre à vendre dans le Nouveau-Brunswick dans les mois de juin et juillet?

M. LOGGIE: Nous avons les vieilles, et encore très peu.

M. CARVELL: Nous n'avons pas de pommes de terre nouvelles avant le mois de septembre.

M. LOGGIE: J'ai démontré ce que qu'un baril de pommes de terre à $5 signifiait pour la population du Canada. Au moyen des statistiques que je me suis procurées à la douane, je constate que pendant 14 mois les pommes de terre importées au Canada ont coûté $356,702, et que les droits payés ont été de $83,167.04, formant un total de $49,869.04. Ajoutez à cela les frais de la vente et le profit à 50 p. 100.

Une VOIX: C'est un assez joli profit.

M. LOGGIE: Je doute qu'un maraîcher fasse moins de 50 p. 100 de profit sur ses produits. Opérons en prenant pour base un profit que j'estime à 50 p. 100. Si mon estimation n'est pas exacte, qu'on la prenne pour ce qu'elle vaut. Valeur des pommes de terre importées au Canada depuis quinze mois: $356,702; droits: $83,167.04; total: $439,869.04; plus 50 p. 100 de profit, $219,434.52. Soit un total de $659,803.56 payé par les consommateurs de ces pommes de terre

importées, sous l'empire de la loi actuelle. S'il n'y avait pas de droits elles auraient coûté $35,702, plus 50 p. 100 de profit, $178,-351, ou en tout $503,053, et les consommateurs canadiens auraient épargné la différence qu'il y a entre ces deux sommes, c'est-à-dire $124,750.56.

M. SUTHERLAND: Savez-vous quelle quantité l'on a importée pendant chacun de ces quinze mois?

M. LOGGIE: Oui. La province d'Ontario importe des pommes de terre en quantité. Elle en a importé des Etats-Unis, en octobre 1912, 441 boisseaux; en novembre, 981; en décembre, 2,845; en janvier 1913, 359; en février, 755; en mars, 1781; en avril, 4,308; en mai, 3,792; en juin, 42,105; en juillet, 126,-299; en août, 53,098; en septembre—vers le temps où nous commençons à vendre nos pommes de terre—6,705 boisseaux; en octobre, 366; en novembre 1913, 538. Total: 245,-573 boisseaux. Ces pommes de terre furent pour ainsi dire toutes importées pendant les mois de juin, juillet et août.

M. SEXSMITH: De quelle année?

M. LOGGIE: J'ai parlé d'importations faites en 1912 et en 1913.

M. SEXSMITH: Elles seront beaucoup moins considérables pour l'année 1913-1914.

M. LOGGIE: Celles dont j'ai parlé comprennent jusqu'au mois de novembre 1913. Il en est ainsi pour tout le Canada. En octobre 1912 la province de Québec importait seulement 5 boisseaux de pommes de terre; en novembre, 8; en décembre, 10. Ces importations se firent pour ainsi dire toutes en juin, juillet et août. En Nouvelle-Ecosse, nous importons des pommes de terre des Etats-Unis, parce que celles qui nous restent de l'année précédente ne sont guère utilisables et que les nouvelles ne le sont pas encore. Au Manitoba et à la Colombie-Anglaise, presque toutes les importations se font aussi en juin, juillet et août.

M. SUTHERLAND: Toutes ces pommes de terre ont-elle été importées des Etats-Unis?

M. LOGGIE: Toutes. Tel est le renseignement que m'ont fourni les autorités de l'édifice de l'ouest. Ce droit de 20 cents par boisseau, que le Gouvernement canadien a cru devoir imposer, ne rapporte aucun profit à nos cultivateurs. Nous importons ces pommes de terre à raison de 85 cents et demi le boisseau.

M. EDWARDS: Depuis quand ce droit ne vaut-il rien aux cultivateurs?

M. LOGGIE: Depuis qu'on l'a imposé.

[M. Loggie.]

M. EDWARDS: C'est la première fois que vous en venez à cette conclusion après avoir appuyé un gouvernement durant quinze ans?

M. CARVELL: C'est toujours à cet argument qu'ils ont recours quand vous les serrez de près.

M. LOGGIE: Je crois pouvoir donner une explication satisfaisante. Si en enlevant le droit sur les pommes de terre importées au Canada nous allions causer à nos cultivateurs un tort assez grave, mon argument n'aurait pas le poids qu'il a; mais sachant comment ce commerce a pris naissance et ce que signifie l'importation des pommes de terre dans tout le Canada, je pense que nos cultivateurs n'auront pas à souffrir de cette importation. Comme je l'ai déjà dit, pendant dix-neuf années sur vingt, les pommes de terre se vendent beaucoup plus cher aux Etats-Unis qu'au Canada, et si elles se vendent plus cher sur un marché, comment peut-on les amener de là et les vendre ici aux prix que nous obtenons pour les nôtres?

M. STEVENS: L'honorable député veut-il parler de tout le marché américain ou seulement du marché de Boston, qu'il connaît bien?

M. LOGGIE: Il n'y a pas de différence entre les marchés des Etats-Unis, si ce n'est au sujet du transport.

M. STEVENS: Il y a une grande différence.

M. LOGGIE: J'admets que le transport est un facteur très important, et ce que je dis là concerne peut-être plus particulièrement les marchés qui sont plus rapprochés de nous.

Sauf en ce qui concerne la question des transports, il n'existe aucune différence quelconque.

Un DEPUTE: Combien se vendent-elles dans l'Orégon?

M. STEVENS: Beaucoup plus cher qu'à la Colombie-Anglaise.

M. LOGGIE: Quel en est le rendement dans cette province?

M. STEVENS: Des millions de tonnes; 700 boisseaux à l'acre.

M. J. J. HUGHES: Où cela?

M. STEVENS: Ashcroft, Kamloops; les plus belles pommes de terre du monde.

M. LOGGIE: Quel prix le cultivateur de la Colombie-Anglaise obtient-il de ses pommes de terre livrées sur le champ au moment de la récolte, c'est-à-dire au mois d'octobre?

M. STEVENS: Je ne sais trop. Les pommes de terre se vendent à la tonne.

M. BURRELL: Le prix varie de $12 à $20 la tonne, ou 60 cents le boisseau.

M. LOGGIE: L'honorable ministre voudra bien me permettre de lui dire combien les Etats-Unis retirent de la vente des pommes de terre qu'ils exportent à la Colombie-Anglaise. Du mois d'octobre 1912 au mois de novembre 1913, les pommes de terre livrées à bord aux Etats-Unis se sont vendues, d'après le tarif des prix, à peu près un dollar le boisseau.

M. STEVENS: L'honorable député parle des pommes de terre nouvelles de la Californie et de l'Orégon.

M. LOGGIE: Supposons-le, et que l'on dise en quoi cela dérange mes calculs.

M. STEVENS: Il y a une énorme différence.

M. LOGGIE: Ce sont des pommes de terre qui s'importent chaque mois de l'année, et ce prix est la moyenne.

M. STEVENS: Me direz-vous combien il s'en importe chaque mois?

M. LOGGIE: En 1912, pour le mois d'octobre, 662 boisseaux; pour novembre, 970; pour décembre, 547; en 1913, pour janvier, 280 boisseaux; pour février, 50; mars, 1,611; avril, 482; mai, 1,995, juin, 6,697; juillet, 14,601; août, 3,045. Ensuite nous arrivons à l'époque de notre récolte de pommes de terre: septembre, 970 boisseaux; octobre, 239; novembre, 219. Cela fait en tout 32,368 boisseaux du prix de $30,530, c'est-à-dire la moyenne d'un dollar par boisseau.

M. STEVENS: Des pommes de terre nouvelles pour la presque totalité.

M. LOGGIE: Est-ce que ce serait des pommes de terre nouvelles en octobre, novembre, décembre, janvier et février?

M. STEVENS: Voyez les chiffres pour les trois mois relativement aux pommes de terre nouvelles.

M. LOGGIE: C'est là précisément ce que j'ai voulu faire comprendre à la Chambre, à savoir que nous n'importons guère autre chose que des pommes de terres nouvelles, et à de très hauts prix, parce que nous ne les avons pas au Canada; autrement, elles se vendraient meilleur marché.

M. STEVENS: Pour des pommes de terre nouvelles, on est toujours prêt à payer le prix que l'on en demande.

M. LOGGIE: L'honorable député peut bien être prêt à les payer plus cher, mais d'autres ne sont pas aussi fortunés, et ils hésitent devant ces prix, surtout quand la chose n'a d'autre résultat que d'enrichir le trésor public. Personne autre n'en profite. Nos importations de pommes de terre ajoutent aux frais de subsistance une somme de $125,000, sans profit aucun pour nos cultivateurs.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je vais aller vite. En adoptant la résolution que j'ai mise dans vos mains il y a quelques instants, il nous est possible de faire que les Etats-Unis admettent en franchise nos pommes de terre du jour où nous aurons nous-mêmes aboli la taxe qui grève à l'entrée les pommes de terre importées au Canada.

M. EDWARDS: Reste l'interdiction.

M. LOGGIE: Je traiterai ce point plus tard. Je dis donc que les Canadiens ont, dans l'espace de quatorze mois, payé sur leurs importations de pommes de terre des droits se chiffrant par $83,167.04, et cette somme s'ajoute aux 85 cents et demi de chaque boisseau de pommes de terre, ce qui en porte le prix, sans les frais de transport, à plus de 3 dollars le baril. Outre cette charge qui pèse sur le consommateur canadien, j'affirme, et je le démontrerai si on le veut, que les cultivateurs de pommes de terre au Nouveau-Brunswisk ont versé au trésor américain $27,008 de droits sur leurs exportations de trois mois. Sans les droits, cette somme serait restée dans les poches des cultivateurs du Nouveau-Brunswick. Or, je vous le demande, quelle raison peut-il y avoir de maintenir cette taxe?

C'est bien pis qu'un droit d'exportation; car si nous exigeons un droit sur l'exportation des pommes de terrre, le revenu du Dominion en est augmenté d'autant. Mais en laissant les pommes de terrre sur la liste des articles imposables par la douane américaine, c'est à tous égards un droit d'exportation que nous maintenons au profit du trésor américain.

M. EDWARDS: Quelle raison M. Fielding a-t-il donnée pour justifier le maintien de ce droit?

M. LOGGIE: Je m'étonne que l'honorable député pose pareille question. Il sait aussi bien que moi que, lorsque M. Fielding, ou le parti libéral, s'est présenté à l'élection en 1911, c'était sur une proposition de libre-échange réciproque des produits naturels, à l'exclusion à peu près complète des objets manufacturés.

M. DAVIDSON: Pourquoi ont-ils attendu si longtemps avant de proposer cette mesure?

M. LOGGIE: Je vais le dire à l'honorable député. Je ne demande pas mieux que de régler la question avec lui. Qu'il me permette de lui dire, ce que probablement il ignore, que de 1879 à 1896, la politique du parti conservateur était une politique d'attente. Chaque fois qu'ils se présentèrent à l'élection, ils préconisèrent un programme de protection en même temps que la réciprocité en ce qui regarde les produits naturels des Etats-Unis. Puis ils attendirent, attendirent et attendirent encore.

M. EDWARDS: Et vous, qu'avez-vous fait en 1896?

M. LOGGIE: En 1896, le parti libéral revisa le tarif, réduisait les droits dans une certaine mesure, et ensuite adopta la même politique d'attente, pour s'assurer si les Etats-Unis permettraient l'importation en franchise de nos produits naturels contre une concession semblable de notre part.

Un programme de libre-échange réciproque des produits naturels a été préconisé par l'un et l'autre parti jusqu'en 1911. Nos adversaires savent parfaitement pourquoi le régime n'a pas été mis en vigueur plus promptement: c'est simplement parce que les Etats-Unis n'étaient pas prêts. Ils savent également pouquoi on s'est intéressé à faire déclarer admissibles en franchise les produits naturels de part et d'autre: c'est que les Etats-Unis avaient inséré dans leur tarif une surtaxe sur les denrées importées chez eux d'un pays n'admettant pas le produit correspondant des Etats-Unis à un taux aussi favorable que le leur. Les relations devinrent dès lors plus amicales. Le peuple canadien a commis une grave erreur en 1911; mais prenons maintenant les conditions telles qu'elles existent. Nous avons aujourd'hui aux Etats-Unis le tarif même que le parti conservateur a attendu dix-huit ans; le tarif même que le parti libéral a attendu quinze ans. On nous en fait l'offre aujourd'hui; allons-nous prendre une attitude amicale ou hostile. Je soutiens que le tarif actuel des Etats-Unis est des plus favorables au Canada. L'honorable ministre du Commerce adressant la parole à New-York il y a deux ans, je pense, tendit la branche d'olivier, et déclara que, lorsque les Etats-Unis réduiraient leur tarif, le Canada probablement réduirait le sien, ou accorderait quelque avantage aux marchandises américaines importées sur les marchés canadiens. Actuellement, le tarif des Etats-Unis nous est des plus favorables. Je regrette vivement que le ministre, au cours de son exposé budgétaire, ait fait une déclaration qui, lue entre les lignes, peut être interprétée comme hostile aux Etats-Unis. Jamais depuis quarante ans dans l'histoire du Canada, un ministre des Finances a-t-il fait pareille déclaration; c'est même l'attitude toute contraire qui a prévalu depuis le jour de la Confédération jusqu'à aujourd'hui. Voici comment s'est exprimé l'honorable ministre:

> D'une manière générale, il n'est pas à propos d'agencer le tarif d'un pays en vue de l'adopter aux dispositions particulières de celui de quelque autre nation.

Pourquoi le ministre a-t-il parlé ainsi, étant donné le caractère bienveillant des dispositions du tarif douanier qui vient d'être promulgué par les Etats-Unis? Depuis quarante ans, leur tarif ne nous était pas favorable; nous nous sommes efforcés de gagner leur amitié et de leur faire modifier leur tarif en conséquence; nous aurions voulu que nos produits naturels fussent déclarés admissibles en franchise. C'est la mesure qu'ils ont décrétée à l'égard d'un grand nombre de nos produits naturels. Mais le ministre va presque jusqu'à dire: Nous n'avons pas pour vous les bons sentiments que vous avez pour nous; ce que vous avez fait en déclarant admissibles en franchise nos produits naturels, nous laisse indifférents. Je déplore vivement cette attitude, car, à mon avis, c'est une époque dans l'histoire du Canada que celle où les Etats-Unis ouvrent librement à nos produits naturels ses marchés, qui sont d'une immense valeur pour les producteurs canadiens. Nos adversaires, si je ne me trompe, ne se rendent pas pleinement compte des perspectives de développement de la culture de la pomme de terre au Canada, surtout avec ce marché de cent millions d'habitants que nous avons au sud de nous. Il ne faudrait pas perdre de vue que la population canadienne comprend deux campagnards contre un citadin, tandis que celle des Etats-Unis comprend deux citadins contre un campagnard.

Quelques DEPUTES: Non.

M. LOGGIE: Ce sont les chiffres que M. Sifton a lui-même fournis, en Chambre, lorsqu'il discuta ce sujet, un jour.

M. BURRELL: Notre population est dans la proportion de 45 citadins à 55 habitants de la campagne.

M. LOGGIE: En tout cas, voilà ce que je désire faire comprendre au ministre: C'est que la politique fiscale des Etats-Unis, à l'heure actuelle, nous est favorable, de sorte que le Canada devrait se placer à un

point de vue d'affaires et profiter des bénéfices qu'ils nous offrent. Je désire particulièrement mentionner les pommes de terre, et je citerai, avec votre permission, l'article 581, de la liste des produits qui sont admis en franchise, sous le régime actuellement en vigueur aux Etats-Unis:

Pommes de terre, sèches, tapées ou préparées de toutes autres manières, auxquelles cet article ne pourvoit pas spécialement, pourvu que chacun des articles antérieurement spécifiés soit sujet à un droit de 10 p. 100 ad valorem, lorsqu'ils sont importés directement ou indirectement d'un pays, dépendance ou autre subdivision d'un Etat qui impose un droit sur des articles de cette nature importés des Etats-Unis.

Il s'ensuit donc que, du jour où le Canada mettra les pommes de terre sur la liste des produits admis en franchise, nos pommes de terre entreront sur le marché américain sans payer de droits, et la conséquence sera que les producteurs canadiens en retireront des bénéfices appréciables. Dans la situation actuelle, nous n'osons pas augmenter notre production, car si la récolte est bonne dans l'Ontario, que voulez-vous que les Provinces maritimes fassent du surplus de leur production? Nous avons bien, il est vrai, le marché des Antilles, mais il est assez limité. Je me suis efforcé detraiter cette question, en me basant sur les faits, et si mes remarques ont l'air d'être quelque peu partiales, elles montrent simplement que je suis sur la bonne voie. Or, si j'ai raison, le ministre, j'en suis certain, aura assez de largeur de vues pour s'occuper de la question et la solutionner, après l'avoir étudiée dans ses dispositions essentielles.

M. BLAIN: Si le libre-échange existait entre le Canada et les Etats-Unis quant aux pommes de terres, quel en serait le résultat sur le prix des pommes de terre au Canada, les années où les Etats-Unis ont un surplus de production, comme la chose se produit souvent?

M. LOGGIE: Je me flattais d'avoir été très clair sur ce point-là, lorsque j'ai déclaré que durant une période de 20 ans, à part une année, le prix des pommes de terre a toujours été plus élevé aux Etats-Unis qu'au Canada. Or, si les prix sont plus élevés sur le marché américain, pourquoi alors voudrait-on en importer ici? Si nous pouvons acheter nos pommes canadiennes à 42½ cents le boisseau, pourquoi irions-nous acheter des pommes de terre américaines à 75 cents ou peut-être un peu à meilleur marché? On devrait se souvenir qu'il faut, à l'heure actuelle, pour acquitter les droits sur wagon chargé de pommes de terre, déduire 30 boisseaux.

M. EDWARDS: L'honorable député prétend que pour une période de 20 ans il y a 19 ans où le prix des pommes de terre est plus élevé aux Etats-Unis qu'ici. Cela veut donc dire que 19 fois sur 20, les Américains n'expédieraient pas de pommes de terre sur le marché canadien.

M. LOGGIE: Lorsque nous ne pourrions nous procurer des pommes de terre canadiennes, nous paierions plus cher pour les pommes de terre américaines.

M. EDWARDS: Ce ne serait qu'une fois par 20 ans.

M. LOGGIE: J'ai affirmé qu'il existe un marché pour les pommes de terre, au temps de la récolte et durant les trois ou cinq mois suivants. Je prétends de plus que 19 années sur 20 les prix sont plus élevés aux Etats-Unis que sur le marché canadien. Conséquemment, il n'existe aucun danger que les pommes de terre américaines viennent faire concurrence aux nôtres sur notre marché domestique.

Nous n'achetons des pommes de terre des Etats-Unis que lorsque nous manquons de pommes de terre canadiennes, c'est-à-dire entre les saisons, lorsque nos pommes de terre ne sont pas assez grosses pour être vendues aux citadins. Les pommes de terre américaines sont peut-être importées dans les villes canadiennes pendant les mois de juin, juillet et août. Je prie le ministre de ne pas se placer au point de vue de parti pour envisager la résolution que je présente, mais de vouloir bien prendre en considération les motifs suivants; elle coïncidera avec le tarif Underwood. J'ai déjà rappelé que le tarif des Etats-Unis nous a été hostile pendant quarante ans et que le voilà redevenu favorable; il enrichira ceux qui se livrent à la culture de la pomme de terre et ne pourra nuire, parce que les importations sont surtout faites à des prix élevés, lorsque les vieilles pommes de terre n'ont plus de saveur et avant que les pommes de terre nouvelles canadiennes ne soient en âge d'être apportées au marché. Elle ne pourra causer aucun préjudice au cultivateur parce que au cours de dix-neuf années sur vingt, les pommes de terre valent plus cher aux Etats Unis qu'au Canada.

Elle répond à un besoin urgent de notre commerce à venir; elle nous ouvrira de plus vastes débouchés et fera croître la production des pommes de terre au Canada; elle comblera la distance qui existe entre la théorie et la pratique, puisqu'elle établira.

pour les pommes de terre, entre le Canada et les Etats-Unis, une uniformité de prix, qui pourra ouvrir d'immenses horizons à nos cultivateurs; elle fera disparaître du budget du ministre la teinte d'hostilité qu'on peut y percevoir,—j'ai déjà indiqué dans quel paragraphe. C'était conforme, jusqu'en 1911 du moins, à la politique conservatrice de vouloir l'échange des produits naturels. Je pense que le ministre pourrait très bien se contraindre un tout petit peu et mettre cet unique article sur la liste des entrées en franchise. Il importe qu'il le fasse aujourd'hui et non demain, au cours de cette session-ci et non à la prochaine. L'inaction de notre part pourrait être interprétée comme une appréciation défavorable du marché américain et l'offre qui nous est faite pourrait être retirée. Pendant des années nos lois ont contenu une proposition analogue, mais faute d'être entendue, elle a été retranchée.

Pourquoi enrichir le trésor des Etats-Unis de $38.25 par chargement de wagon de pommes de terre, exportées du Canada aux Etats-Unis, alors que cet argent pourrait retomber dans le gousset de nos cultivateurs? J'ai déjà dit que, dans l'espace de trois mois, le droit payé sur l'exportation de pommes de terre du Nouveau-Brunswick a atteint le chiffre de $27,008. Si nos pommes de terre entraient en franchise aux Etats-Unis, nos producteurs de pommes de terre atteindraient un degré de prospérité inouïe. Nous avons envoyé notre sous-ministre à Washington, afin de faire lever l'interdiction et obtenir le dégrèvement—preuve que, aux yeux du Gouvernement actuel, le marché des Etats-Unis est précieux pour l'écoulement de nos pommes de terre. Dégrevez les pommes de terre et du coup elles entrent en franchise aux Etats-Unis. Il me fait souverainement plaisir de proposer la résolution suivante, avec l'appui de M. J. J. Hughes, député de King (île du Prince-Edouard). Voici ce texte:

3. Tableau "A" par l'addition, après 79a du texte suivant:

Modification de l'article (n° 83) du tarif par l'addition du texte suivant: toutefois les pommes de terre, sèches, tapées ou autrement préparées, étant le produit des Etats-Unis, seront admises en franchise douanière, dès que les Etats-Unis auront révoqué les règlements interdissant actuellement l'admission de tels articles, produits du Canada.

M. WHITE: J'ai prêté une oreille attentive aux observations de l'honorable député, et, j'en suis convaincu, il m'absoudra volontiers de tout manquement à la courtoisie si j'abrège ma réponse, à cette heure tardive de la nuit, vu qu'il a parcouru un bien vaste champ. Je m'aperçois que le député de Renfrew-sud paraît fatigué et je me sens moi-même lassé. Nous nous inspirerions des meilleurs intérêts du pays en réintégrant chacun son domicile afin d'y goûter un repos bien mérité, plutôt que de prolonger ce débat. La résolution de l'honorable député synchronise avec l'interdiction de nos pommes de terre et par conséquent, à mon avis, il faut repousser cette résolution, incompatible avec le régime fiscal que j'ai annoncé dans l'exposé budgétaire. Mon honorable ami, j'espère, m'acquittera de tout manquement à l'étiquette ou de toute tentative d'étouffer le débat sur sa résolution, si je me borne à ces quelques observations.

M. J. J. HUGHES: Pourrons-nous revenir sur la question, quand la Chambre se formera de nouveau en comité?

M. WHITE: La discussion pourrait se faire maintenant.

M. J. J. HUGHES: Il se fait bien tard.

M. WHITE: Ainsi en est-il de la session. Si plusieurs députés désirent discuter cette résolution, ce soir, il serait préférable de continuer le débat maintenant, vu qu'il reste grand nombre de résolutions à débattre.

M. CARVELL: Je puis assurer le ministre que cette discussion est loin d'être terminée. Le ministre, sans doute, ne veut pas que nous demeurions ici jusqu'au matin à discuter cette résolution. Peut-être ne saisit-il pas bien toute l'importance de cette question pour les populations des Provinces maritimes; mais j'espère qu'il se laissera persuader et changera d'avis à cet égard. S'il insiste, force nous sera bien de continuer le débat ce soir; mais nous abrégerions peut-être la session, en renvoyant la suite du débat à une prochaine séance.

M. WHITE: Il existe peut-être quelque malentendu. On m'avait informé que le député de Northumberland désirait porter la parole sur cette question; mais j'ignorais que d'autres voulussent le faire.

M. CARVELL: Ils sont légion.

M. WHITE: S'ils sont légion, mieux vaut lever la séance, faire rapport de l'état de la question, quitte à reprendre le débat plus tard.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

Sur motion de M. White, la Chambre lève sa séance à minuit et trente-cinq minutes, le mercredi.

INDEX

TROISIÈME SESSION---DOUZIÈME PARLEMENT

(NOMS ET SUJETS PAR ORDRE ALPHABETIQUE.)

Acier. Voir fer et acier.

Acme-Carbon, postes, 2818.

Adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général à l'occasion de son départ du Canada, 5467.

Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, 4, 52, 99, 133, 175, 213, 273, 300.
Amendements proposés: sir Wilfrid Laurier, 31; M. Neely, 280.

Affaires navales.
Collège d'Halifax, 347, 3363, 3411.
Défense, 8, 17, 26, 49, 53, 63-64, 83, 93, 103, 104, 116, 126, 134, 146, 153, 179-185, 261.
Marins volontaires, 2006.
Recrutement, 364.
Règlements, 1022.
Service naval, loi pour rappeler la loi du, 1re lect., 212.

Afrique du Sud, contrats pour fourniture du foin, 1068.

Agriculture.
Encouragement de l', 6, 8, 80, 85, 89, 115, 180, 186, 236, 307, 318, 320, 377, 849, 1196, 1219, 3102.
Fermes expérimentales, 1151, 1191, 1211, 2482, 3648.
Gazette, 1151, 1191, 1749.
Insectes nuisibles, 1185, 1212.
Instruments agricoles. Voir instruments.
Kentville, bestiaux atteints de tuberculose à, 4741.
Ministère
Budget, 359, 1151, 1165, 1185, 1220, 1749, 1768, 2482, 3648-3666.
Employés, 359, 383.
Entomologie, 1185.
Québec, province de, 1199, 1204-1208, 1212-1214, 1218, 1755.

Aikins, James A. M. (Brandon)
Budget, 2774.
Commerce de l'Ouest, 2785.
Instruments agricoles, 2780.
Marchés du blé, 2776.
Politique nationale, 2780.
Subventions aux chemins de fer, 2783.
Transports, 2775.

Aikins, James A. M.—Suite.
Budget—*Suite.*
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 716.
Représentation sénatoriale, 1567.
Terres fédérales, 212, 3479.

Alaska-Yukon, ch. de fer, 1501.

Alberta.
Elévateurs régionaux de l', 498, 601.
Gaz naturel, 376.
Irrigation, 1681.
Poste rurale, 857.

Alcool, tarif sur, 3257.

Aldershot, camp, 1503.

Alert, steamer, 325, 342, 446-454, 499, 701.

Alexander, bureau de poste, 3105.

Alguire, D. O. (Stormont)
Pensions de vieillesse, 1416.

Allumettes, bill prohibant l'emploi du phosphore blanc dans la fabrication des, rés., 1610; 1re lect., 1613; 2e lect., 1839; com., 1839; 3e lect., 1842.

Aluminum en feuille, tarif sur, 3285.

Amérique du Sud, association pour le développement du commerce dans l', 1774.

Ames, Herbert B. (Montréal, St-Antoine)
Budget, 2621.
Dette du Canada, 2624.
Emprunts temporaires, 2627.
Recettes et dépenses, 2623.
Revision du tarif, 2628.
Situation commerciale, 2621.
Canadian-Northern, ch. de fer, 3891.

Amherst, salle d'armes, 3880, 4362, 4475.

Animaux, santé des, 3326.

Annapolis, service postal du comté, 363.

Annonces frauduleuses. Voir Code criminel.

Annonces concernant les immeubles. Voir bill modifiant le Code criminel.

Antigonish
Agents d'immigration, 601, 5400.
Inspecteur de substances alimentaires, 698.
Percepteur des douanes, 4031, 4065.
Service des postes, 601.
Travaux publics, 5417.

Antilles
Câble, 1000.
Commerce, 924, 971, 2111.
Commissaire du commerce, 464.
Service de paquebots, 464, 1002.

Arcadia, poste rurale, 735.

Archives, 755, 769, 1853. Voir aussi Registres.

Armes à feu, port illégal, 493.

Armstrong, J. A. Macdonald (York-nord)
Budget, 2718.
Blé en franchise, 2722.
Instruments agricoles, 2721.
Réforme du Sénat, 2722.
Privilège, 3265.

Armstrong, Joseph E. (Lambton-est)
Canadian-Northern, 4077.
Edifices publics, 1991.
Milice, 4768.
National Transcontinental, enquête, 2235.
Prudential Life of Canada, 3044.

Armstrong, J. H., renvoi de, 2284.

Arthabaska, travaux publics, 1169. Voir aussi Drummond.

Art. Voir Galerie Nationale.

Arthurs, James (Parry-Sound)
Canal Baie Georgienne, 3115.
Explosifs, réglementation des, 4040.
Industrie du fer et de l'acier, 1592, 3368.
Permis de coupes forestières, 5213.
Réserves indiennes, 3707.

Association canadienne du centenaire de la paix, 1016, 5148.

Assurance, 1835, 3353.

Assurances, bill modifiant la loi des, 1re lect., 1768.

Assurance de Rimouski, l', 4066.

Athabaska-Landing, Fort-McMurray, télégraphe, 372.

Atlantique, désastre subi par bateaux de pêche sur côtes de l', 5385.

Atlantic, Quebec & Western, ch. de fer, 935.

Auditeur général, bureau de l', 758.

Aurora Menace, 2419, 2421, 3206, 3392.

Automobiles, tarif sur lentilles d', 3285.

Aviation, 3118.

Avignon, bureau de poste, 858.

Bad Throat, pouvoirs hydrauliques de rivière, 2005.

Bagot, poste rurale, comté de, 1775.

Baie des Chaleurs, ch. de fer, 396.

Baie St-Paul, service postal de, 1906, 2005, 3208, 4550.

Baie d'Hudson
Chemin de fer, 383, 968, 4646-4653, 4657-4666.
Contrats, 5219.
Droit de passage, 1503.
Longueur en milles, 384.
Pas, pont de la mission du, 384.
Pêcheries, 365, 5376.
Têtes de lignes, 364, 597, 703, 1268, 3263.

Balances, inspection des, 1487.

Ball, R. J. (Grey-sud)
Hon. L. P. Brodeur, voyages de, 1166.

Banques, faillites de, 3353, 3363, 4030, 4066. Voir aussi Farmers Bank.

Banques, taux d'intérêt des, 5390.

Banques et commerce de banque. Voir compagnies de Prêt et Crédit.

Banque Internationale, 4894, 4935.

Barnard, Geo. H. (Victoria, C.-B.)
Immigration asiatique, 1311.
Réforme du divorce, 878.

Barrette, J. A. (Berthier)
Banques et commerce de banque, 4066.

Barriefield, camp de, 3880.

Bassano, bureau de poste, 497.

Bathurst
Port, 366, 4392, 4477.
Travaux Publics, 366.

Bear River, quai, 2109.

Beattie, Thomas (London)
London and Port Stanley Railway Co., 1483.

Beaubien, homestead, 1930, 3489, 3504.

Beauce, poste rurale, 1770.

Bedford, édifice public, 2667.

Béland, hon. H. S. (Beauce)
Agriculture, budget, 1204.
Beauce, poste rurale, 1770.
Chambre des Communes, représentation, 5508.
Compagnie d'Assurance de Rimouski, 4895. 4991.
Franchise postale, privilège, 3379.
Houille, ressources de, 1892.
Immigration, 1693.
Instruments agricoles, droits sur, 1661.
Revenu de l'Intérieur, budget, 1442.

Bennett, R. B. (Calgary)
Annonces frauduleuses, 3630.
Boy Scouts, 4308.
Calgary & Edmonton Railway Co., 834.
Canadian Northern, chemin de fer, 3900.
Naturalisation, 4309.

Bennett, Wm. H.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.

Bennett, Wm. H.—Suite.
Industrie du fer en gueuse, 241.
Transports, 245.
Chambre des Communes, installations, 4379.
National Transcontinental, chemin de fer, enquête, 2432.
Postes, employés des, 2492.
Primes sur l'acier, 1589.
Transports, 3125.

Bergeron, J. C., paiement à, 388.

Best, John A. (Dufferin)
Hon. M. Lemieux, voyages de, 733.
Privilège, 3266.
Tarif, 3211.

Bétail
Elevage, 3648, 3656, 3663.
Embargo aux Etats-Unis, 3214.
Inspection, 795.
Race pure, distribution des animaux de, 736.

Beurre. Voir Laiterie, produits de la.

Bibliothèque du Parlement, 1865.

Bickerdike, Robert (Montréal, St-Laurent)
Immigration, 1716.
Peine capitale, 4, 508, 4697.
Pilotage, 3786, 5258.
Réforme des prisons, 4695.
Traitements des juges, 3773.

Biggar, colonel J. L., voyage en Europe, 1277.

Bills privés, responsabilité concernant législation des, 1042.

Bills privés pris en délibération:
Acadia Loan Corporation, 1484.
Alberta Central Railway Company, 1982.
Arnoldi, J., brevet de, 3093.
Atlin Railway Company, 2511.
Auto Wheels, Limited, brevet de, 1747.
Barcelona Light and Power Company, 2003, 2076.
Boy Scouts Association, 4307. Voir aussi 5190.
Brazilian Light and Power Company, 2077.
British American Nickel Corporation, 2077.
British Trust Company, 1484.
Burrard Tunnel and Bridge Company, 801.
Calgary and Edmonton Railway Company, 802, 833, 1039.
Calgary and Fernie Railway Company, 1745.
Canadian Northern Ontario Railway Company, 4653.
Canadian Northern Railway Company, 1843, 4653, 4852.
Canadian Pacific Railway Company, 807.
Catholic Mutual Benefit Association, 4656.
Central Ontario Railway, 1982.
Central Railway Company of Canada, 1044.
Central Western Canada Railway Company, 805, 843.
Continental Fire Insurance Company of Canada, 1745.
Erie, London and Tillsonburg Railway Company, 1042.

Bills privés pris en délibération—Suite.
Esquimalt and Nanaimo Railway Company, 1042.
Farnham and Granby Railway Company, 3667.
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Company, 3360.
Goldschmidt, R., brevet de, 3060, 3359.
Grand Trunk and Canada Atlantic Railway Companies, 3065.
Grand Trunk Railway Company, 804.
Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company, 1041.
Kettle Valley Railway Company, 1983.
Labrador, Quebec and Southern Railway Company, 3065, 3096, 4656.
Lachine, Jacques Cartier, and Maisonneuve Railway Company, 804.
Lake Erie and Northern Railway Company, 1246.
London and Lake Erie Railway Company, 1981.
London and Port Stanley Railway Company, 1483.
McClary Manufacturing Company, 1275.
Manitoba and Northwestern Railway Company, 1982.
Mortgage Corporation of Nova Scotia, 1484.
National Council of Women of Canada, 3092.
National Wood Distilling Company, brevet de, 1746.
Norfolk and Elgin Railway Company, 1746.
Northern Territorial Railway Company, 2280.
North Shore Power, Railway, and Navigation Company, 4653.
Ottawa and Ungava Railway Company, 1040.
Ottawa, Northern and Western Railway Company, 801.
Pacific, Peace River and Athabaska Railway Company, 1039.
Pacific, Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company, 3064, 3093.
Peace River Tramway and Navigation Company, 1043.
Prince Edward and Hastings Railway Company, 3064, 3094.
Prudential Life of Canada, 3040, 3639, 3667.
Queen's University, 807.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.
Rio de Janeiro and Sao Paulo Telephone Company, 1983.
Saskatchewan Central Railway Company, 3101.
Saskatoon and Hudson Bay Railway Company, 3997.
Les Sœurs de la Charité de l'Hopital Saint-Antoine de Le Pas, 1748.
Sterling Trusts Corporation, 1484.
Thessalon and Northern Railway Company, 1040.
Toronto, Niagara and Western Railway Company, 3354, 3427, 3637.
University of Emmanuel College, 2511.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 4852, 5064.
W. C. Edwards Company, 3635.
Western Dominion Railway Company, 3634.
West Ontario Pacific Railway Company, 807.
Wilson, T. L., brevet de, 3060.

Biologie, commission de, 2548.

Bishop, A., emploi de, 3363.

Bisley, équipe, 539, 1275.

Bisons, troupeau de, 4332.

Black-Cape, bureau de poste, 738, 2282.

Blain, Richard (Peel)
Destitutions, 1260.
Farmers Bank, 5080.
Soumissions publiques, 1264.

Blé en franchise, 44, 140, 250, 274, 282, 285, 294, 297, 300, 304, 311, 314, 316, 319, 321, 2962, 2998, 2855, 2880, 2932, 2948, 2954, 2941, 3014, 3030.
Amendement proposé: sir Wilfrid Laurier, 2988; vote, 3039.

Blood Reserve, bail de pâturage, 376.

Boar's-Head, signal de brume, 2923.

Boivin, Geo. H. (Shefford)
Agriculture, employés du département, 383.
Bestiaux malades dans les townships de l'Est, 382.
Budget, 3033.
Aliments en franchise, 3038.
Instruments agricoles, 3036.
Canadian-Northern, ch. de fer, 3883, 4228.
Destitutions, 1472.
Granby, bureau de poste, 382, 731.
Invasion fénienne, vétérans, 382, 464.
Newport, employés de douane, 933, 1070, 1397.
Revenu de l'Intérieur, crédits, 1436, 1472.
Riendeau, S., emploi de, 1168.
Shefford, poste rurale du comté, 382.
Tarif, 3305, 3400.
Townships de l'Est, bureaux de poste, 3810.
Traitements des juges, 3767.

Bonaventure
Ferme expérimentale, 376.
Postes, 1772, 2282, 2283.
Réserves indiennes, 2667.
Travaux publics, 935, 1426.

Borden, sir Frederick, voyages de, 599.

Borden, très hon. R. L. (premier ministre)
Adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, 5467.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Retard apporté à convocation du Parlement, 23.
Solliciteur général, succession du, 24.
Amélioration des grandes routes, 24.
Sénat, 25.
Défense navale, 26.
Québec, têtes de lignes, 30.
Coût de la vie, 31.
Archives ministérielles, commission des, 5150.
Association canadienne pour le centenaire de la Paix, 1016, 5148.
Brooke, Mme M. J., pension, 5152.
Cales sèches, subventions aux, 4271.
Canadian-Northern, ch. de fer, bill pour subvention, 3814, 4182, 4199-4265, 4401-4465, 4483-4516, 4558, 4581, 4635, 4730.
Voir aussi 3409, 3477, 3556, 3614, 3734.

Borden, très hon. R. L.—Suite.
Canadien-Pacifique (le) et l'émigration autrichienne, 942.
Chambre des Communes, 4478, 4552.
Ajournement de Pâques, 2421.
Besogne de la Chambre, 1682, 3352.
Débats, traduction française, 5463.
Questions et réponses, 922.
Représentation. Voir sous cet en-tête.
Séances du matin, 2923, 3365, 3476.
Séances du mercredi, 1326.
Séances du samedi, 3952.
Sous-président, charge de, 1431.
Champs de bataille de Québec, commission des, 4063, 4293.
Charlottetown, convention de, 5147.
Chemins de fer, amendements à la Loi des, 3091.
Cigarettes, prohibition des, 1550.
Colombie-Britannique, commission "Better Terms", 2485, 4810, 5185.
Colpitts, M., affaire, 479.
Confédération, semi-centenaire de la, 1519
Conseil National des Femmes, 3092.
Conservation, commission de, 752.
Corruption électorale, 961.
Désastre de pêche, appel au gouvernement pour solliciter de l'aide, 5386.
Divorce
Procédure en parlement, 5067.
Réforme, 878.
Eaux internationales, commission des, 1220, 1462, 1554, 5149.
Eaux navigables, pollution des, 1825.
Empress of Ireland, perte de l', 4615, 4733, 4735, 4737, 4810, 4897, 5063, 5079, 5140, 5420.
Explosifs, fabrication des, 1896.
Farmers Bank, 4986.
Fuller, Mme M. E., pension, 5186.
Goodwin, Geo., retour de dépôt, 2483.
Grand-Tronc-Pacifique, garantie d'obligations, 5016, 5115.
Haut-Commissaire, charge de, 329.
Immigration des Indous, 4478, 4552, 4745.
Invasion fénienne, vétérans, 4541.
Instruments agricoles, droits sur, 1634.
Intercolonial, chemin de fer.
Administration, 3444.
Convention de trafic avec le Canadien-Pacifique, 623.
Trains suburbains, 1117.
Irrigation, amendement à la loi de l', 3646.
Labrador, côtes du, 3099.
Milice (la) et les processions religieuses, 5567.
Monk, l'hon. **F. D., mort de, 3953.**
National Transcontinental, chemin de fer.
Administration, 5288.
Commission, 5023.
Enquête, 2464.
Raccordement avec Montréal, 5317.
Naturalisation, 4997.
Paris, bureau du commissaire, 5153.
Pétrole, exportation du, 1018, 1842, 3624.
Pollution des eaux navigables, 1825.
Police à cheval, 328, 742-752, 5151.
Postes, tarif pour la Grande-Bretagne, 3391.
Postes sur l'Atlantique, service des, 623, 5252.
Presse Impériale, conférence de la, 5148.
Procédure parlementaire
Amendements des Communes aux amendements du Sénat, 5223.
Longueur des réponses, 1114.

Bourassa, J. Boutin—Suite.
Questions de privilège, basées sur articles de journaux, 1179.
Rapports et papiers personnels, 5145.
Subsides, comité de, sans avis, 324.
Séances du jeudi, et préséance du gouvernement, 730, 741, 743, 757.
Rapports de réunions en "caucus" dans les journaux, 1960.
Représentation dans la Chambre des Communes, 640, 650, 833, 883, 907, 971, 5499, 5515, 5544, 5566.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1119.
St. John Valley, ponts du ch. de fer, 4054, 4131, 4198.
San Francisco, exposition, 3412.
Sans-travail à Montréal, les, 3882.
Sauvages, amendements à la Loi des, 3643, 3702, 3711.
Sauvetage, récompenses, 5367.
Sénat, représentation, 1554, 2003, 3675, 5469, 5488.
Service naval, 5346.
Strathcona, mort de lord, 96.
Tarif, 4614.
Tate, W., réclamation de, 5154.
Terre-Neuve, désastre de pêche à, 2638, 3143.
Transatlantique, service, 623.
Travail, conditions du
Chômage, 5221.
Ile Vancouver, 1389.
Ouest, 4064.
Vincent, J. U., nomination de, 1477

Bouées sous-marines à cloches, 700.

Boulay, H. (Rimouski)
Agriculture, encouragement de l', 377, 1165, 1206.
Canada and Gulf Railway, 1071.
Clément, hon. juge, 2371, 2479.
Commission des chemins de fer, 2552.
Commissaires du commerce, 931.
Contrebande, accusation de, 1867.
Destitutions, 1015, 1494.
Farmers Bank, 5081.
Guides français dans les musées, 1903.
Immigration, 1696.
Intercolonial, ch. de fer
Administration, 3468, 5133.
Contrats pour traverses, 1395.
Embranchements, 5314.
Nomination de chefs, 496.
Salaires d'employés, 496, 1065.
Juges, traitements des, 2031.
Messagers sessionnels, 738.
Milice, 4778.
National Transcontinental, stations, 1680.
Naturalisation, 5002.
Ottawa, district fédéral, 1979.
Pedley, F., résignation de, 856.
Pilotage, 3791.
Rimouski, achat de terrain, 1776.
Service naval, 352, 381, 5363.
Signaux de marine, amélioration des, 5372.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 5064.

Bourassa, J. Boutin (Lévis)
Ateliers de machines Carrier 1906 3106.
Cadenas pour sacs de dépêche, 735.
Destitutions, 4551, 5216.
Enquêtes en matière d'ingérence politique, 2417.

Borden, très hon. R. L.—Suite.
Invasion fénienne, vétérans, 1070.
Intercolonial, ch. de fer
Construction de doubles voies, 4740.
Réclamations pour incendie, 5218.
"Safety First", mécanicien, 2371.
Larose, Wilfrid, 1905.
Lauzon, receveur de postes, 5218.
Lévis
Ferme expérimentale, 389.
Poste rurale, 388.
National Transcontinental, têtes de lignes à Québec, 2282.
Ontario Fire Insurance Co., 4477.
St-Romuald, bureau de poste, 4195.

Boy Scouts, 4307, 5190.

Boyce, A. C. (Algoma-ouest)
Corruption électorale, 956.
National Transcontinental, enquête, 2285.
Prudential Life of Canada, 3042.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 5066.
Wagner, Philip, 1241.

Boyer, Gustave (Vaudreuil)
Agriculture, aide à l', 849.
Bergeron, J. G., paiements à, 388.
Beurre, fabrication du, 3499.
Chevrier & Frère, paiements à, 387.
Graham, quai, 467.
Intercolonial, chemin de fer, achat de bois, 936.
Ottawa, gardiens de phares de la rivière, 602.
Pointe Fortune, quais, 3557.
Quais, revenus des, 388.
Rigaud
Bureau de poste, 466, 3801, 4195.
Quai, 467.
Seigneuries de Québec, 596.

Boys, W. A. (Simcoe-sud)
Barcelona Light & Power Co., 2003, 2076.
W. C. Edwards Co., 3635.

Bradbury, George H. (Selkirk)
Beurre, fabrication du, 3317.
Central Western Canada Railway Co., 845.
Destitutions, 1258.
Indiens, 3645, 3706.
Installations frigorifiques, 3729.
Invasion fénienne, vétérans, 5188.
Ottawa, édifices publics, 1968.
Pollution des eaux navigables, 1828, 2109.
Tarif, 3276.
Winnipeg-Gimli, service des trains, 4811.
Brantford, édifice public, 857, 912, 5408.
Brevets
Bureau, 5391.
Registre, 1151.
Renouvellements, 1747, 3060, 3093, 3359.

Brise-glace, 424, 3108.

British-Columbia Alaska Railway, chemin de fer projeté, 1959.

Bristol, Edward (Toronto-Centre)
Canadian-Northern, chemin de fer, 3955, 4436.
Commission "Better Terms", 359, 2485, 4810, 5185.

Broder, Andrew (Dundas)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.

Broder, Andrew—Suite.
Agriculture, aide à l', 187.
Amélioration des grandes routes, 185.
Cigarettes, prohibition des, 1544.
Coût de la vie, 186.
Défense navale, 185.

Broderies, tarif sur, 3310.

Brodeur, Hon. L. P., voyages de l', 1166.

Brome, poste rurale, 738.

Brooks, Mme M. J., pension à, 5152.

Brouillard, Ovide (Drummond et Arthabaska)
Annonces dans les journaux, 1866.
Arthabaska, travaux publics, 1169.
Destitutions, 1071, 1072.
Drummond et Arthabaska, bureaux de poste, 1068.
Le Présent, contrats d'impressions, 1608.
Rimouski, employés du gouvernement, 4195.

Bruce-sud, boîtes à lettres, 372.

Buchanan, William A. (Medicine Hat)
Acme-Carbon, postes, 2818.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Blé en franchise, 321.
Transport, 322.
Alberta
Elévateurs régionaux, 498, 601, 1276.
Gaz naturel, 376.
Irrigation, 1681.
Poste rurale, 857.
Bassano, bureau de poste, 497.
Blood Reserve, bail de pâturage, 376.
Budget, 2788.
Blé en franchise, 2792.
Immigration, 2796.
Instruments agricoles, 2795.
Tarif, 2790.
Taux de fret, 2789.
Bibliothèques de bureaux de poste ruraux, 935.
Burns, bail de pâturage, 2716.
Calgary & Edmonton Railway Company, 804.
Canadian Northern, chemin de fer, 4120, 4605.
Canadien-Pacifique, irrigation le long du chemin de fer, 2921.
Central Western Canada Railway Company, 843.
Commission des ranches, 602.
Coutts, officier de douane, 460.
Différends ouvriers, 574.
Elévateurs à grain, 1725.
Homesteads, préemptions de détenteurs de, 375.
Glencurrie, bureau de poste, 4742.
Instruments agricoles, droits sur, 1660.
Irrigation, 602, 3758.
Journaux, frais de poste sur, 3395.
Mise à la retraite de commissaires de chemins de fer, 602.
Ottawa, loyers, 2666.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1119.
Terres houillères, 385.
Terres fédérales, 3478.

Budget, 2556, 2599, 2640, 2669, 2718, 2768, 2820, 2867, 2925, 2980.
Amendement proposé: sir Wilfrid Laurier, 2988; vote, 3039.

Bureau, Jacques (Trois-Rivières et Saint-Maurice)
Bureau de poste, 2818.
Officier de douane, 499.
Edifice public, 597.
Brisement de glaces, 431.
Cap de la Madeleine, quai, 3105.
Grand'mère, édifices publics, 2819.
Pénitenciers, dépenses, 2480.
Postes, budget, 3811.
Revenu de l'Intérieur, budget, 1437.
Service naval, 5357.
Saint-Maurice, estacades, 2819.
Saint-Maurice Shawinigan, édifices publics, 5384.
Traitements des juges, 2025, 3766.
Trois-Rivières
Camp, 3671.
Destitutions, 858.
District postal, 5318.

Burnham, John H. (Peterborough-ouest)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Amélioration des grandes routes, 51.
Coût de la vie, 49.
Défense navale, 48.
Baie Georgienne, canal de la, 3118.
Beurre, fabrication du, 3315.
Boy scouts, 4309.
Budget, 2757.
Protection et libre échange, 2758.
Conditions du travail, 2763.
Canadian Northern, chemin de fer, 2371, 2716, 4139.
Champs de bataille, conservation des, 4294.
Cigarettes, prohibition des, 1546.
Code criminel (le) et la loi morale, 3642.
Commerce, ajustement de la balance du, 2112.
Concurrence industrielle orientale, 4739.
Corruption électorale, 940.
Divorce, réforme du, 868.
Elections, amendements à la Loi des, 503.
Farmers Bank, 3691.
Haut Commissaire, bureau du, 1852.
Immigration, 1695.
Immigration asiatique, 1312.
Naturalisation, 4714, 4723, 4726.
Panama, taux du canal de, 3670.
Pêcheries d'Ontario, 1914, 2008.
Pensions de vieillesse, 1404.
Privilège, 3209.
Tarif, 1424, 3276.
Titres honorifiques, 504.
Traitements des juges, 2030.
Trent, canal de, 5126, 5182.
Transports océaniques, 3076.
W. C. Edwards Company, 3636.

Burrell, hon. Martin (ministre de l'Agriculture)
Agriculture, budget, 359, 1151-1165, 1185-1218, 1749-1768, 2482, 3326, 3648-3664.
Agriculture dans province de Québec, 1756.
Animaux, santé des, 3326.
Bétail sur pieds, industrie du, 3656.
Beurre, voir Laiterie.
Brevets
Bureau des brevets, 5391.
Registre des brevets, 1151.
Renouvellement des, 1747, 1748, 3093, 3359.
Chevaux, élevage, 3655, 3662.
Expositions, 1766.

Burrrell, hon. Martin—Suite.
Fermes expérimentales, 1151, 1162, 1211, 2482, 3654.
Fruits, inspection des, 1753.
Gazette de l'Agriculture, 1151, 1154, 1218, 1749.
Insectes nuisibles, 1185, 1188, 1212.
Installations frigorifiques, 1759, 1835, 3721, 4351.
Laiterie, réglementation des produits de la, 1757, 1835, 2497, 2501, 3315.
Lévis, station de quarantaine de, 1162.
Pommes de terre, tarif sur, 3240.
Produits alimentaires, inspection des, 1751-1758, 2470.
Tabac, culture du, 1204.
Vaches, inspection des, 1753.

Bury, salle d'exercices, 3106.

Boutons en ivoire, tarif sur, 3312.

Cablogrammes, tarifs, 5437.

Cabotage, privilèges de, 2550, 3058-3091, 5386.

Cabotage, commerce de, 791.

Cadenas pour sacs de dépêches. Voir Postes.

Cales sèches, bill modifiant la Loi des, rés., 4132; 1ère lect., 4137; 2e lect., 4266; Com. 4266; 3e lect., 4289. Voir aussi 5428.

Calgary & Edmonton Railway Co., 804.

Cameron, A. J., commissaire des primes pour invasion fénienne, 3105.

Campbell, Glen, accusations contre, 650, 1942.

Camperville et Winnepogosis, postes, 2816.

Canada & Gulf Railway, 1071.

Canada, steamer, 2552, 3881.

Canadian Northern Railway
Conducteurs, renvoi de, 2639.
Emprunt, demande d', 1426.
Pacifique, terminus sur le, 734.
Paiements, 364.
Subventions, 2371, 2716.
Têtes de ligne, 2370.

Canadian Northern Railway, loi ayant pour objet de venir en aide au, rés. 3814, 3883, 3955, 3997, 4068, 4139, 4182, 4199, 4396, 4479, 4505, 4552. 1ère lect., 4607; 2e lect., 4635. Com. 4707, 4727. Rap. 4733; 3e lect., 4813, 4858.
Amendements proposés
Sur résolution: M. Macdonald, 4003; vote, 4181. En comité, sur résolution: M. Carvell, 4187; vote, 4193.
Sur 3e lecture de rés.: M. Ross, 4558; vote, 4571. M. Pugsley, 4572; vote, 4595. M. Oliver, 4596; vote, 4606.
Sur 3e lecture du bill: Sir Wilfrid Laurier, 4813; vote, 4845. M. Verville, 4846; vote, 4857.

Canadien-Pacifique, chemin de fer
Autriche, bureaux en, 938.
Lachine, pont, 3262.
Terres irriguées, 2921.

Canadien-Pacifique—Suite.
Toronto-Sudbury, ligne, 1167.
Travail, sentence arbitrale, 3107.
Winnipeg-Gimli, service des trains, 4811.

Canadiens au Mexique, protection des, 2921.

Canaux, 385, 2050, 3109, 4339, 5297.

Canning, emplacement pour édifice public, 1990, 4363, 5415.

Canso
Boîtes aux lettres, 737.
Travaux de nivellement, 1773, 2180.

Cap au Corbeau, quai, 4475.

Cap de la Madeleine, quai, 3105.

Cap-Breton, naturalisation au, 1170.

Carbone, tarif sur, 3284.

Cardin, P. J. A. (Richelieu)
Saint-Joseph de Sorel, bureau de poste, 601.
Trempe, L. J., emploi de, 1502, 1775.

Carleton Centre, postes, 1905, 4195.

Carleton Head, brise-lames, 2283.

Carrick, J. J. (Thunder Bay et Rainy River)
Canadian Northern Railway, 3980.
Fer et acier, industrie du, 1569.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.

Carroll, W. F. (Cap-Breton-sud)
Accise, crédits, 1485, 1489.
Alert, steamer, 325, 446.
Bateaux à vapeur, subventions, 3077.
Biggar, colonel J. L., 1277.
Bridgeport, renvoi du maître de poste de, 4010.
Brise-glaces, 424.
Budget, 2669.
Acier, industrie de l', 2673.
Charbonnages, 2676.
Coût de la vie, 2676.
Défense navale, 2671.
Immigration, 2672.
Tarif, 2677.
Travail, conditions du, 2679.
Cales sèches, 4133, 4266, 4287.
Canadian Northern Railway, 4201, 4257, 4408, 4849, 4854.
Cap-Breton, édifices publics au, 1985.
Destitutions, 1228, 4010.
Explosifs, réglementation des, 4033.
Employés de chemins de fer, heures de service, 2280.
Fer en gueuse, drawback sur, 3371.
Franklin, B. J., emploi de, 5407.
Glace Bay, port, 4387.
Homard, règlements concernant le, 5377.
Immigration, 1721.
Indiens, 3704.
Installations frigorifiques, 1759, 3725, 4351.
Instruction technique, 5398.
Invasion fénienne, vétérans, 4537, 5188.
Intercolonial, chemin de fer
Administration, 3470.
Embranchements, 5304.
Nominations, 1167.
Règlements officiels, 3103.

Carroll, W. F.—Suite.
Milice, 4781-4787.
Mira, service des bateaux à vapeur de la rivière, 3077, 5228.
Naturalisation, 1170, 4315, 4719-4725, 5004.
Ottawa, capitale, 1974.
Pensions de vieillesse, 1409.
Poisson et pêcheries
Industrie, 5467.
Protection, 1879, 1909.
Transport, 412.
Saint-Pierre, école indienne, 2596.
Service civil, 5565.
Service naval, 351.
Tempérance du Canada, loi de, 3754.
Traitements des juges, 2036, 3773.
Travail
Différends, 510.
Travaux publics, 4385, 5392.
Toronto, Niagara & Western Railway Company, 3637.
Townsend, N. T., résignation de, 2551.
Vancouver, grève des charbonnages de l'île, 1339, 4849.
Whitney Pier, sous-percepteur des douanes, 457.
Winter, lieut.-col. E. F., emploi de, 2979.

Carslake, achat de l'hôtel, 1960, 2551, 4196, 4372.

Carson. Voir Home Rule.

Carte géographique, erreur dans celle du ministère de l'Intérieur, 3045.

Carvell, Frank B. (Carleton, N.-B.)
Antilles, commerce avec les, 2111.
Beurre, fabrication du, 2498.
Bouées-phares, 1226.
Brevets, renouvellement de, 3061.
Cales sèches, subventions, 4132.
Canadian Northern Railway, 4084, 4184, 4416, 4490, 4507, 4707.
Carson, sir Edward, présentation à, 1870.
Chambre des Communes, distribution des débats de, 1859.
Chemins de fer de l'Etat, loi de réclamation, 2506.
Concours hippique international, 2554.
Destitutions, 1240, 1477, 2539.
Divorce, réforme du, 873.
Dorval, achat de terrain, 1278, 2551.
Dragage dans le Nouveau-Brunswick, 2177.
Drague Fielding, 2370.
Ecoles indiennes, 2509.
Empress of Ireland, perte de l', 4737.
Fer et acier, primes sur, 1593.
Fermes expérimentales, N.-B., 1192, 1196, 3651, 3653.
Fonctionnaires de l'Etat (les) et la politique, 460, 1254.
Foundation Company, Ltd., 1966.
Fredericton, travaux publics, 740.
Fundy, navigation de la Baie de, 173.
Hauts-fournaux, scories de, 673.
Intercolonial, chemin de fer, embranchement Chatham Junction-Brockville, 4660.
Invasion fénienne, vétérans, 3525, 4523.
Kelly, W. J., affaire, 1777, 1803.
Lévis, quarantaine, 1278.
Marion Bridge-Woodbine, postes, 1171.
Milice, 2483, 3572-3600, 4749, 4755, 4774, 4799-4310.

Carvell, Frank B.—Suite.
Montréal, maître de port, 4196.
National Transcontinental, chemin de fer
Administration, 4635-4638.
Déficit, 1865.
Enquête, 2149.
Naturalisation, 4712, 4717-4723.
Ottawa
Loyers, 2554, 2630.
Douane, 2179.
Fourniture de l'eau, 1977.
Payne, Stephen, emploi de, 1682.
Pêcheries, 824, 1885.
Peine de mort, 517.
Postes
Automobile du département, 3264.
Service ambulant, 2494.
Service transatlantique, 611.
Pommes de terre, tarif sur, 3216, 3225, 3254.
Revenu de l'Intérieur, nomination du sous-ministre, 1477.
Saint-Jean
Douane, 1394.
Port, 1394.
Service de marine, 2004.
Saint-Jean & Québec, chemin de fer, 3144, 4052, 4130.
Souris, tir à la cible, 4774.
Southampton Railway Company, 1523, 3157.
Sussex, édifice public, 1774.
Tarif, 3189, 4517, 4608, 4611.
Télégraphes de l'Etat, service des, 2487.
Tobique, réserve indienne de, 856, 1425, 1609, 2007, 2716, 3696.
Traitements des juges, 3770.
Travail sur l'île Vancouver, conditions du, 552, 573, 692, 1351, 1366.
Vincent, J. U., nomination de, 1477.
Volontaires, primes aux, 1463.
Woodstock, fourniture du charbon à l'édifice public de, 598.

Cassana, farine, 3192.

Chabot, John Leo (Ottawa)
Chambre des Communes, représentation, 5501.
Service civil, 4628.

Chaînes, tarif sur 3291.

Chalutiers à vapeur, 496.

Chambly, canal, 3138, 4740.

Chambre des Communes
Ascension, ajournement à l'occasion de l', 4067.
Affaires de la Chambre, 1682, 3352.
Bibliothèque et salle de lecture, heures de la fermeture de la, 4395.
Bureau de poste, 421, 502.
Comités permanents, 267.
Débats
Distribution, 1859.
Insertion de réponses trop longues à des questions, 1113.
Omissions, 502.
Traducteurs, le chef des, 1905, 5459, 5463.
Fonctionnaires
Nominations, 99, 421, 2816, 3092.
Enquête, rapport sur, 466.
Augmentations de salaires, 2599.
Gouvernement, préséance des affaires du, 1682.

Chambre des Communes—Suite.
Guide parlementaire, 2484.
Indemnité aux députés, 857.
Installations, besoin de nouvelles, 4377.
Loucks, H. H., emploi de, 2554.
Listes électorales, 1859.
Loi concernant la représentation de la, 1ère lect., 640; 2e lect., 883, 971; com. 971; rap. 1061; com. 5420, 5499, 5556; 3e lect., 5556. Voir aussi, 5, 37, 117, 129, 214, 742.
Mercredi des Cendres, ajournement à l'occasion du, 1113.
Messagers, 596, 738.
Orateur suppléant, bureau de. Voir Orateur.
Pâques, ajournement à l'occasion de la fête de, 2421.
Papeterie, 1435.
Réponses, questions relatives aux, 501, 920, 1682, 2476, 2489, 4031, 4065.
Salles, usage des, 2179.
Séances du matin, 2923, 3365, 3476.
Séances du mercredi, 1326.
Séances du samedi, 3952.

Charlottetown
Convention de confédération, 5147.
Postes, 2110, 3208.

Charlton, William A. (Norfolk)
Canadian Northern, chemin de fer, 4170.

Chesley, bureau de poste, 696, 5422.

Chevaux, élevage des, 495, 3655.

Chevaux, abattoirs pour, 3648.

Chevrier & Frère, paiements à, 387.

Champs de bataille nationaux à Québec, bill relatif aux, 1ère lect., 3799; 2e lect., 4062; com. 4062, 4289; 3e lect., 4296.

Champs de bataille historiques, 4364.

Charbon
Contrats pour dragues, 966.
Droits régaliens, 1895.
Terres, 385.

Chasse pélagique du phoque, réclamations, 2484.

Chemins de fer, bills modifiant la Loi des
Armstrong, M., 1ère lect., 1061.
Borden, M., com. général, 3091.
Demers, 1ère lect., 640, 830.

Chemins de fer de l'Etat, commission des, 602, 2484, 2552, 2817.

Chemins de fer, bill règlementant les heures de service des, 2280.

Chemins de fer, bill concernant les passages à niveau des, rés., 4068; 1ère lect., 4068; 2e lect., 4128. Com., 4128; 3e lect., 4197.

Chemins de fer
Nationalisation, 4147-4153.
Octrois de chartes, 3097.
Octrois de terres, 5216.
Passages à niveau, 378, 3354, 3427. Voir aussi Passages à niveau.

Chemins de fer—Suite.
Trains suburbains, 1115.
Voir aussi aux noms des différents chemins de fer.

Chemins de fer et Canaux, crédits, 462, 2050, 3109-3142, 4337-4345, 5124-5140, 5295.
Déclaration ministérielle, 2050.
Canaux, 2050.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 2056.
Chemins de fer de l'Etat, 2052.
National Transcontinental, 2057.
Salaires, etc., 462.

Chemins de fer de l'Etat, bill concernant les créances contre, 1ère lect., 2002; 2e lect., 2506. Com., 2506; 3e lect., 3209.

Chenilles, 1187.

Chisholm, Alexander W. (Inverness)
Alexander, bureau de poste, 3105.
Canadian Northern, chemin de fer, 4256, 4400.
Destitutions, 1473, 1901.
Farmers Bank, 1172, 4982.
Grigg, commissaire du commerce, 2550.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, 2593-2598.
Intercolonial, chemin de fer
Contrats pour fourniture du charbon, 3348.
Embranchements, 1822, 5053.
Inverness
Inspecteur des fruits, 1751.
Port, 1905.
Service postal, 854.
Service de bateaux à vapeur, 3086, 5229.
Margaree, réparations du port, 4389.
Milice, 4798.
Pêcheries, commission de consultation, 367, 736, 2527.
Poisson, transport du, 407, 415.
Port Hawkesbury, édifice public, 1986.
Télégraphes et téléphones de l'Etat, 4366.

Chisholm, William (Antigonish)
Antigonish
Agents d'immigration, 601, 5400.
Inspecteur de substances alimentaires, 698.
Edifices publics, besoin d', 1986, 5417.
Percepteur de douanes, 4031, 4065, 4617.
Service des postes, 601, 5326.
Bestiaux, maladies des, 3329.
Chambre des Communes
Rapports prétendus être incomplets, 2489.
Représentation, 2489, 5533.
Commis de postes, 3398.
Decoste, capitaine J., renvoi de, 1869.
Dominion Atlantic Railway, 1169.
Duchemin, M., dépenses de, 5430.
Eastern Extension Railway, 3337.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 2522.
Guysborough, postes, 2006.
Heatherton, réserve indienne de, 602.
Immigration, 1706.
Intercolonial, chemin de fer
Antigonish, pont, 1064.
Dorchester, fourniture de l'eau, 1063.
Extensions, 3333, 5124.
Permis de circulation, 5061.
Réparations, 5310.
Invasion fénienne, vétérans, 2180, 5187.
Liberator, publication, 3392.

Chisholm, William—Suite.
Milice, 4790-4796, 5200.
Nouvelle-Ecosse, agents d'immigration de la, 1771.
Plainfield, bureau de poste, 2112.
Privilège, 2185, 5142.
South Lake, ouvrages de protection, 5424.
Traitements des juges, 2022.
Vancouver, loge orangiste de, 2717.

Cigarettes, prohibition des, 1544, 1768.

Cimon, E. H., dépenses de, 696.

Clark, Hugh (Bruce-nord)
Farmers Bank, 3692.
Milice, 5194.

Clark, Michael (Red-Deer)
Acier, industrie de l', 1578.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Amélioration des grandes routes, 38.
Elections partielles, 38.
Franchise du blé, 44.
Redistribution de la représentation, 37.
Retard apporté à la convocation du Parlement, 37.
Tarif, 40.
Budget, 3002.
Commerce, 3003.
Emprunts, 3005.
Marché domestique, 3008.
Tarif, 3010.
Franchise du blé, 3014.
Industrie du fer, 3016.
Calgary & Edmonton Railway Company, 840.
Canadian Northern, chemin de fer, 4421.
Canadiens à Bisley, 546.
Chambre des Communes, représentation, 911.
Commerce asiatique, 5225.
Embargo britannique sur le bétail, 796.
Farmers Bank, 5098.
Fer en gueuse, drawback sur, 3373.
Grain, marchés du, 1736.
Instruments agricoles, droits sur, 1662.
Ottawa, gouvernement municipal, 1972.
Service naval, 348, 5345.
Terres fédérales, 5075.

Clarke, A. H. (Essex-sud)
Culture du tabac, 1203.

Clarke, W. A. (Wellington-nord)
Budget, 2864.

Clement, dépenses de M. le juge, 2371, 2479.

Clements, Herbert S. (Comox-Atlin)
Eaux navigables, protection des, 361.
Canadian Northern, chemin de fer, 4847, 4854.
Milice pour Prince-Rupert, 4767.
Télégraphes de l'Etat dans la Colombie-Britannique, 2488.

Clous, tarif sur les, 3297.

Club Alpin du Canada, 4332.

Cobequid, naufrage du steamer, 173, 376, 1223.

Cochrane, hon. Frank (ministre des Chemins de fer et Canaux)

Cochrane, hon. Frank—Suite.
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 711.
Calgary & Edmonton Railway Co., 833.
Central Western Canada Railway Co., 843.
Grand-Tronc-Pacifique, 212.
Intercolonial, service des trains, 272.
Ile du Prince-Edouard, ch. de fer de l', 327.

Cockshutt, William F. (Brantford)
Agences commerciales, 339.
Brantford, édifice public, 915.
Budget, 2651.
Coût de la vie, 2656.
Défense navale, 2664.
Instruments agricoles, 2654.
Protection, 2658.
Transports, 2663.
Canadiens au Mexique, 2921.
Confédération, semi-centenaire de la, 1522.
Immigration, 1701.
Naturalisation, 4713, 4716.
Pierre, tarif sur la, 915, 3279.

Cocos, tarif sur noix de, 3256.

Code criminel, bill modifiant le
Annonces frauduleuses, 1re lect., 3557; 2e lect., 3627; com., 3627, 3641; 3e lect., 3642. Voir aussi, 4396.
Armes à feu et détectaphones, 1re lect., 493.

Code criminel, revision du, 3208.

Coderre, hon. Louis (secrétaire d'Etat)
Archives, département des, 1853.
Compagnies, amendement à la Loi des, 3556, 4032, 4991.
Explosifs, fabrication des, 3749, 4032.
Impressions et papeterie, 759-776, 1858.
Listes d'électeurs, 1844, 5458.
Minerais, traitement de, 1889.
Mines, département des, 1887-1903.
Naturalisation, 1846.
Sables bitumineux, gisements de, 1899.
Secrétariat d'Etat, appointements, etc., 759.
Tempérance, loi de, 1844.
Tourbe, expérience avec, 1890-1896.
Traduction française, 5465.

Coke, tarif sur le, 3289.

Coldbrook-Station, maître de poste, 1770.

Cole-Harbour, quai, 1773.

Colis postaux, 226, 270, 368, 1420, 5438.
Privilège de franchise, 650.

Colpitts, G. A., affaire, 471.

Collège militaire royal, 3362, 5203.

Comité judiciaire du conseil privé, nomination de hauts juges, 2045.

Comité judiciaire du conseil privé. Voir Conseil Privé.

Commerce asiastique, 929, 5223.

Commerce de l'empire, commission relative au, 971.

Commerce
Ajustement de la balance du, 2112.
Bulletins, 499.
Ministère du Commerce, crédits, 332, 923, 971, 2488, 3055, 3058, 3066.

Compagnies, bill modifiant la Loi des, 1re lect., 3557; 2e lect., 4032; com., 4032; 3e lect., 4032; amendements du Sénat, 4991.

Commis aux postes. Voir Postes.

Commissions secrètes, bill concernant les, 4736, 4894.

Compagnies fiduciaires, bill des, 1re lect., 831; 2e lect., 1180; com., 3045; 3e lect., 3108; amendements du Sénat, 5076.

Concours hippique international, 2554.

Concurrence industrielle orientale, 4739.

Confédération, semi-centenaire de la, 1512.

Conférence de la presse impériale, 5148.

Congrès international pour la pureté, 377, 4030.

Consentement royal, 2489, 2496.

Conservation
Commission, 752, 5392.
Ressources naturelles, 3481.

Conserves, fabriques de, 1682.

Contrebande, accusations de, 1867.

Convention pour la sureté de la vie en mer, 376, 825.

Cookshire, édifice public, 3106.

Cornwall, canal, 3138.

Corruption électorale, 363, 943.

Cour suprême (appels), bill modifiant la Loi de la, 1re lect., 3408; 2e lect., 3623; com., 3623; 3e lect., 3623.

Coût de la vie, 22, 31, 41, 50, 73, 83, 92, 101, 106, 115, 127, 152, 186, 196, 258, 262, 305, 5568.

Coût de la vie, commission du, 374, 2550.

Crédit coopératif, bill concernant les sociétés de, 3800.

Cromwell, F. R. (Compton)
St. Georges Club, 3588.

Crothers, hon. Thomas W. (ministre du Travail)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Coût de la vie, 291.
United Shoe Machinery Co., 291.
Allumettes à phosphore blanc, 1610, 1839.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4848.
Farmers Bank, 4909, 5109.
Instruction technique, 5397.

Crothers, hon. Thomas W.—Suite.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1146.
Travail
Crédits, 357, 551, 595, 680-695, 5392.
Port de Montréal, 5395.
Troubles ouvriers sur l'île Vancouver, 551-595, 687, 1368.

Cruise, Robert (Dauphin)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Franchise du blé, 311.
Coût de la vie, 313.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 313.
Budget, 2962.
Franchise du blé, 2962.
Instruments agricoles, 2962.
Camperville, postes, 2816.
Canadian Northern, chemin de fer, 2639.

Currie, John A. (Simcoe-nord)
Calgary & Edmonton Railway Co., 803.
Milice, 3596.
Tarif, 3301.
Toronto, Niagara & Western Railway, 3432.

Currie, Ronald, 1037, 1054, 1679. Voir aussi Hansard anglais, 1361.

Davidson, Avard L. (Annapolis)
Invasion fénienne, vétérans, 3535.
Marine et Pêcheries, crédits, 2533.
National Transcontinental, chemin de fer, enquête, 2253, 2259.

Débats. Voir Chambre des Communes.

Delisle, Michel (Portneuf)
Indemnité sessionnelle, 857.
Malbaie, service de steamer, 2007.
Montcalm, steamer, 698.
Morrison, lieut.-col., dépenses, 2007.
Pilotage, 698, 1278.
Portneuf, 1279, 3672.
Saint-Casimir, bureau de poste, 378, 699.

Demers, M. Joseph (Saint-Jean-et-Iberville)
Chemins de fer, amendement à la Loi des, 640, 830.
Débats de la Chambre, omission, 5071.
Destitutions, 1442.
Farmers Bank, 4919.
National Transcontinental, chemin de fer, enquête, 2358.
Paradis, L., nomination de, 2978.
Sainte-Brigide, postes, 935.
Saint-Jean
Percepteur des douanes, 935.
Pont, 2819.
Poste rurale, 386.
Revenu de l'Intérieur, 1070.
Semences, 389.

Destitutions, 454, 799, 808, 1037, 1045, 1227-1244, 1441, 1451-1461, 1470, 1492.
Bigelow, J. E., 1504.
Décoste, capitaine J., 1869.
Drummond et Arthabaska, 1071.
Faucher, E., peintre, 1869.
Intercolonial, employés du chemin de fer, 389.
Laing, J. R., maître de poste, 390.
Larivière, M., agent de terres, 389.
Leslie, W. C., maître de poste, 389.
McGillis, J., 1504.

Destitutions—Suite.
McLeod, M. H., géologue, 1901.
McRea, A., gardien de phare, 1172.
Piscifacture, employés de, 390.
Trois-Rivières, employés du bureau de poste de, 858.

Denison, J. R., maître de poste, 3364, 5450, 5455.

Dentaires, machines, 3296.

Dentistes, congrès de, 3102.

Dépenses de voyage des ministres, 639.

Députés Provinciaux, emploi de, 3672.

DesPrairies, dragage de la rivière, 1813.

Détectaphone, emploi de, 493.

Dette du Canada, 1170.

Devlin, Emmanuel B. (Wright)
Baie Georgienne, canal, 596, 1099, 3114.
Budget, 2748.
Politique nationale, 2749.
Surplus, 2751.
Immigration, 2753.
Tarif, 2753.
Transports, 2755.
Agriculture, 2756.
Canaux, trafic par, 385.
Chambre des Communes, représentation, 5513.
Eaux internationales, 172.
Edifices publics, dépenses, 4372.
Explosifs, réglementation des, 4034.
Farmers Bank, 4904.
Grain, exportations de, 498.
Hull
Douane, 597.
Recettes, revenu de l'Intérieur, 498.
Minerais, dépôts de, 1072.
Nouvelle-Ecosse, houille, 385.
Ottawa et Hull, commission d'amélioration, 731.
Privilège, 1174.
Sans-travail, les, 5220.
Traitements des juges, 2022.
Ulster et le ministre de la Milice, 1994.
W. C. Edwards Co., 3636.
Wright, bureau de poste du comté de, 470.

Différends industriels, loi relative aux, 1071.

Disraëli, quai, 1504.

Divorce
Procédure à suivre, 1173.
Réforme, 861.

Documents parlementaires, distribution de, 1859.

Doherty, hon. C. J. (ministre de la Justice)
Annonces frauduleuses, 3557, 3628, 3642.
Comité judiciaire du conseil privé, 2048.
Corruption électorale, 951.
Cour d'échiquier, 2479.
Cour suprême, appels en, 3408, 3623.
Divorce, réforme du, 876.
Elections, amendement à la Loi des, 503.
Explosifs, réglementation des, 4033.
Falardeau, affaire, 484.
Fatsari, G., mise en liberté de, 491.

Doherty, hon. C. J.—Suite.
Haultain, jugements du juge en chef, 1326.
Immigration asiatique, 1319.
Jeunes délinquants, amendement à la Loi des, 3408, 3678.
Juges, île du Prince-Edouard, 5071.
Juges, traitements des, 2033, 3765, 4058, 4128.
Justice, ministère de la
Traitements et appointements, 361.
Crédits, 361, 2477, 4703.
Kelly, W. J., affaire, 1787.
Labrador, juridiction sur la côte du, 3100.
Merchants Accident Guarantee Co., 3674.
Monk, l'hon. F. D., mort de, 3955.
Naturalisation, nationalité britannique, 3407, 4296, 4316, 4352, 4549, 4712-4727, 4992-5005, 5008.
O'Brien, A. H., mise à la retraite, 2038.
Peine de mort, 777.
Pembroke Lumber Co., réclamation de, 5214.
Pénitenciers, 2477, 2480, 4703.
Pension à veuve de gardien, 3621-3693.
Police fédérale, 2480.
Prisons, réforme des, 4703.
Prisons et écoles de réforme, amendement à la loi des, 3557, 3627.
Sénat, représentation, 1559.
Tempérance, amendement à la loi de, 3614, 3750, 3883.
Terres fédérales, amendement à la loi des, 4549, 5005, 5074.
Traite des blanches, 4705.

Dominion Atlantic Railway, 1169.

Dorchester
Employés du gouvernement, 3801.
Pénitenciers, 465.

Dorion, dragage, 468.

Dorval, achat de terrain pour fins militaires, 1074, 1174, 1278, 2551.

Douanes
Crédits, 422, 445-462, 1009-1016, 1045-1059, 2475, 2487.
Destitutions, 1009, 1045.
Droits, 5555.
Estimation trop basse, 3475.
Nominations, 498.
Service de protection, 446.

Douanes (drawback sur fer en gueuse), bill modifiant la loi des, rés., 3365; 1re lect., 3375; 2e lect., 3672; com., 3672; 3e lect., 3673. Voir aussi Tarif.

Douglas, James (Strathcona)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Blé en franchise, 316.
Aide à l'agriculture, 318.
Sans-travail, les, 318.
Baie d'Hudson, têtes de ligne, 597.
Budget, 2974.
Taux de fret, 2975.
Ficelle d'engerbage, 2977.
Calgary & Edmonton Railway Co., 802, 842.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1923.
Indiens, 2596.
Terres fédérales, 3507, 3520.

Dragues et dragage
Canada, 1278.
Charbon, fourniture du, 2178.
Est, rivière de l', 5555.
Fielding, 2370.
George McKenzie, 1865.
Ile du Prince-Edouard, 3208.
Nouveau-Brunswick, 2177.

Drummond et Arthabaska, maître de poste, 1063.

Dubé, P., emploi de, 2112.

Duchemin, H. P., paiements à, 372, 731, 808, 935, 970, 1037, 1165, 1246.

Dunvegan, télégraphe, 855.

Duthie-Point, phare, 738.

Eastern Extension Railway, 3337.

East-Jeddore, dragage 969.

East-River, améliorations, 851.

Eaux navigables. Voir Pollution des eaux navigables.
Protection des eaux navigables, bill concernant, 1re lect., 361.

Edmonton et **Fort-St-George,** service postal, 934.

Edmonton, salle d'exercice, 372.

Edmundston, bureau d'immigration, 739, 1695.

Edson-Grand-Prairie, service postal, 388.

Edwards, John W. (Frontenac)
Barriefield, camp de, 3880.
Budget, 2730.
Produits agricoles, 2731.
Blé en franchise, 2733.
Transports, 2740.
Instruments agricoles, 2742.
Coût de la vie, 2746.
Industrie de l'acier, 2746.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 2747.
Fisher, hon. S., sur agriculture au Canada, 1164.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1927.
Franchise postale, privilège de, 3380.
Frontenac, poste rurale, 852.
Gazette de l'Agriculture, 1158.
Imprimerie Nationale, 4552.
Installations frigorifiques, 1761.
Invasion féerienne, vétérans, 3671.
Kingston, chaussée de, 3671.
Kingston, pénitencier, 852, 2477, 2639, 3104, 4667-4687, 4694.
O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2044.
Ottawa, capitale, 1974.
Parades militaires, 2283.
Pêcheries, 1912.
Peine de mort, 528.
Pilotage, 3793.
Pommes de terre, tarif sur, 3228.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 1766.
Sans-Travail, les, 4236.
Service civil, 4631, 4632.
Service naval, 5356.
Transports, 3126.

Eganville, bureau de poste, 372, 2667, 5409.

Elections, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 503.

Elections, comité des Lois des, 1173.

Elections (les) et les fonctionnaires du gouvernement. Voir aussi Fonctionnaires.

Elections générales, résumé des, 3143.

Elévateurs à grain, 498, 601, 1276, 1724-1744.

Elévateurs terminaux, 1724-1745.

Elliott, George A., (Middlesex-nord), Farmers Bank, 5105.

Elmira, bureau de poste, 736.

Emmerson, hon. H. R. (Westmoreland)
Brantford, édifice public, 920.
Budget, 2803.
Tarif, 2803.
Scories basiques, 2807.
Pierre de taille, 2809.
Protection, 2810.
Calgary & Edmonton Railway Co., 833.
Canadian Northern, têtes de lignes du chemin de fer, 734, 2370.
Cartes inexactes, 3045.
Champs de bataille, conservation des, 3353.
Colpitts, G. A., affaire, 471, 480.
Compagnies fiduciaires, 3049.
Dorchester, pénitenciers, 465.
Franchise postale, privilège de, 3380.
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co., 3360.
Gouverneur général, nouveau, 3615.
Hareng, pêcheries de, 2552.
Hudson, bateau-patrouille, 2817.
Intercolonial, chemin de fer
Administration, 3413; amendement proposé, 3421.
Embranchements, 371.
Canadien-Pacifique, convention de trafic avec le, 596, 625, 1608, 1771.
Destitutions, 1067, 3108, 3669.
District No 3, 1169.
Dorchester, fourniture de l'eau, 1063.
Foin, expéditions de, 965.
Fonds de prévoyance, 494.
French River, ponts, 381.
Halifax, têtes de ligne, 1867.
Hampton, gare, 1771.
Harris, F., emploi de, 2281.
Killam, A. E., retraite de, 1805.
Levés topographiques, personnel des, 2370.
Mécaniciens, nomination de, 2281, 2370.
Moncton, achat de résidence à, 935.
Skeffington, détective, 964.
Trains, service des, 174, 272.
Trains suburbains, recettes des, 1064.
Wagons en bois, 373.
Juges, traitements des, 2022, 2036.
Milice, affiche de, 2181.
National Transcontinental, enquête, 1393, 2442.
Pierre, tarif, 920, 3277.
Postes maritimes, service des, 174, 212.
Postes transatlantiques, service des, 396.
Richibouctou, équipe de sauvetage, 701.
Saint-Jean & Québec, chemin de fer, 2668, 2924, 3178.

Emmerson, hon. H. R.—Suite.
Sackville, quai public, 597.
Scories basiques, 468, 538, 660, 2807; amendement proposé, 668.
Tarif, 3277.
Trent Valley Woollen Company, 2281.
Volontaires, primes aux, 1464.
Westmoreland, ports, 468.

Empress of Ireland
Cour d'enquête, 5072.
Perte de, 4615, 4733, 4737, 4810, 4897, 4898, 5063, 5079, 5140. Voir aussi 5258, 5420.

Emprunts, flottements d', 5221, 5295.

Esquimalt, cale sèche, 851, 1502.

Ethier, Joseph A. C. (Deux-Montagnes)
Chemins de fer, subventions, 5158.
Conserves, fabriques de, 1682.
Intercolonial, chemin de fer, 5135.
Sainte-Scholastique, destitution du maître de poste de, 3797, 4025.

Etrangères, département des affaires, 374.

Explosifs, bill ayant pour objet de réglementer les, rés. 3749; 1ère lect., 3749; 2e lect., 4032; com. 4033; 3e lect., 4068. Voir aussi 1896, 1901.

Exportations, bill modifiant la Loi des, 1018. 1ère lect., 1022; 2e lect., 1842. Com., 1842, 3624; 3e lect., 3883.

Expositions, 377, 1766.
San Francisco, 377, 1768, 3411.

Extraditions, affaires concernant les. Voir Kelly.

Falardeau, affaire, 480, 734.

Falmouth, digue, 1865.

False-Creek, réserve indienne de. Voir Kitsilano.

Falsifications alimentaires, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 1501; 2e lect., 2501; en comité, 3520; 3e lect., 3521.

Farmers Bank, bill ayant pour objet de venir en aide à la, rés., 3679; 1ère lect., 3693; 2e lect., 4858, 4900, 4990; com., 5079; 3e lect., 5115.
Amendement proposé: M. A. K. McLean, 4885; vote, 4990. Voir aussi 758, 1172, 3352, 3613.

Farnham, camp de, 1082, 1174, 1504.

Fatsari, G., mise en liberté de, 490, 2003.

Federal Life Assurance Company, 2550.

Fer et acier, industrie du, 697, 1569, 1888, 3189.
Minerais, traitement des, 1888.
Produits, valeur des, 697.
Tarif, 3189.
Bandes, 3305.
Barres, 3312.
Gueuses, etc., 3285.
De construction, 3287, 3312.
Tuyauterie, 3297.

Fer en gueuse, drawback. Voir Bill modifiant la Loi des Douanes.

Ferguson, G. H., commissaire, 2007.

Fermes expérimentales, 1192, 1196, 1204, 2484, 3649.

Ferrona-Sunny Brae, ch. de fer, 701.

Ficelle, tarif sur, 3310.

Ficelle d'engerbage. Voir Loi concernant l'inspection et la vente.

Ficelle marlin, droits sur, 362.

Fielding, P., emploi de, 384.

Finances, ministère des, crédits, 757.

Financier, état. Voir Budget.

Financières, conditions, 19, 59, 65, 137, 177, 198.

Fisher, J. H. (Brant)
Auto-Wheels, Limited, 1747.
Privilège, 3265.

Fletcher, Joshua, emploi de, 370.

Foin, expéditions de, 965.

Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 455, 650, 740, 778, 1253, 1923, 1959, 2417, 2520-2535.

Forêts, réserves et parcs de l'Etat. Voir Réserves et Parcs.

Fortier, Edmond (Lotbinière)
Traduction française, 2551.

Foster, Arthur DeWitt (King, N.-E.)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4156.
Destitutions, 1240.
Immigration, 1209.
Installations frigorifiques, 3725, 5375.
Ressources naturelles, conservation des, 1897.
St. John Valley Railway, 3181.

Foster, hon. George E. (ministre du Commerce)
Antilles
Cables, 1000.
Commissaire du commerce, 923.
Service de paquebots, 1001.
Budget, 2988.
Conditions commerciales, 2992.
Industrie minotière, 2993.
Programmes de commerce, 2995.
Blé en franchise, 2998.
Chine et Japon, subventions à paquebots, 5223.
Commerce, ministère du, crédits, 332, 923, 971, 1724, 3055, 3066, 5223.
Commerce impérial, commission, 971.
Commissaire du commerce, 334.
Coût de la vie, 5569.
Ficelle d'engerbage, 1683, 3055.
Fret océanique, taux de, 3071, 5232.
Grains
Administration de la loi des grains, 1724.
Bill, 3314, 3735.

Foster, hon. George E.—Suite.
Commission, 1724.
Laboratoire, 332.
Haut Commissaire, bureau du, 5570.
National Transcontinental, ch. de fer, 5044.
Paquebots, subventions, 3055-3058, 3066-3079, 5223.
Peine de mort, 515.
Poisson, transport du, 5259.
Postes, subventions, 3055, 3083.
Postes britanniques, taux des, 3388.
Postes sur l'Atlantique, service des, 5256.
Procédure parlementaire, comité de subsides, sans question posée, 539.
Recensement, 1000.
Saint-Laurent, taux sur le, 1024.
Semences, bill concernant l'inspection des, 4346.
Strathcona, mort de lord, 172.
Titres honorifiques, 505.

Foundation Company, Ltd., 1966.

Fowler, George W. (King et Albert)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4824.
Hampton, édifice public, 4369.
Invasion fénienne, vétérans, 3533.
Juges, traitements des, 2020, 3768.
Milice, terrains de manœuvres, 5205.
National Transcontinental, enquête, 2393.
Pêcheries, protection des, 1881.
St. John Valley Railway, 4056.
Service civil, 4631, 4633.
Yukon, juge du territoire du, 4196.

Française (langue)
Documents officiels en français, 4616, 4706.
Traduction, 2004, 2551.

Franchise postale, privilège de, 1017, 1067, 3378.

Fraser, J. McL., agent de pêcheries, 5219.

Fraser, W. E., agent des pêcheries, 2520-2535.

Fraserville
Batterie, 1069.
Port, 376, 466, 1680.
Salle d'exercice, 379.

Fredericton
Ferme expérimentale, 1192.
Postes, 2110.
Travaux publics, 740.

French River
Améliorations, 2180.
Digue, 1680.
Quai, 1502.

Fret, taux de, 2006, 2301, 2718, 3117-3133, 4507-4513, 4598-4606.

Fripp, Alfred E. (Ottawa)
Chambre des Communes, représentation, 5503.
Divorce, bills de, 5066.
Foundation Co., Ltd., 1968.
Goldchmidt, R., brevet de, 3063.
Labrador, Québec & Sud, chemin de fer, 3065.
Ottawa, fourniture de l'eau, 1976.
Service civil, 4625, 5564.
Willson, T. L., brevet de, 3060.

Frontenac, poste rurale, 852.

Fruits, inspection des, 1751, 1753.

Fuller, Mme M. E., pension de, 5186.

Fundy, navigation de la baie de, 173.

Fusil Ross, 542.

Galerie Nationale des Arts, 850.

Garland, W. F. (Carleton, Ont.)
Budget, 2918.

Gaspé
Edifices publics, 4371.
Service de steamer, 1502, 2552, 3083, 3208.

Gauthier, Louis J. (Saint-Hyacinthe)
Destitutions, 1458.
National Transcontinental, enquête, 2373.

Gauvreau, Chs A. (Témiscouata)
Assurance (l') de Rimouski, 4066.
Cimon, E. H., paiements à, 696.
Fraserville
Accise, agent de l', 1469.
Batterie, 1069.
Edifice public, 4375.
Port, 376, 466, 1680.
Salle d'exercices, 379.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1469, 2371.
Ingérence politique, enquêtes en matière d', 2371.
Intercolonial, chemin de fer
Destitutions, 390.
Contrats pour fourniture de la glace, 384, 2112.
Rivière-du-Loup, installations, 5157.
Isle Verte, quai, 379, 1681, 2372, 4894.
Juges, traitements des, 3783.
Liberator, magasins, 3393.
National Transcontinental, chemin de fer, 4643-4646.
Québec
Commission du port, 1681, 2372.
Juges, 4991.
Revenu de l'Intérieur, agents et employés du, 1469.
Rimouski,
Douane, 2111.
Ingénieurs, 2178.
Médecins, services de, 2112.
Port, 2178, 2419.
Vingtième Batterie, 1426, 2372.
Sénateurs canadiens-français, 386.

Gélinas, P. et R., emploi de, 2819.

Gendarmerie à cheval, 328, 742, 2667.

Géologie, crédits de commission de, 1901.

Georgienne, canal de la Baie, 370, 596, 1069, 1083, 1813, 3111-3123, 5421.

German, William M., (Welland)
Brantford, édifice public, 914.
Canadian Northern, chemin de fer, 4068, 4184, 4199, 4213, 4248.
Farmers Bank, 5080.
National Transcontinental, enquête, 2220.
Naturalisation, 4998.
Primes sur acier, 1597.
Sénat, représentation, 1564.

German, William M.—Suite.
Union Life Insurance Company, 2486.
Welland, canal, 3119.

Giasson, bureau de poste, 2281, 2818, 4018.

Gimli, lac, patente, 1425.

Girard, Joseph (Chicoutimi)
Agriculture, encouragement de l', 1214.
Québec-Blanc-Sablon, service à vapeur, 3091.

Glass, S. Francis (Middlesex-Est), Immigration, 1713.

Glencurrie, bureau de poste, 4742.

Gouverneur général
Nomination de, 3615.
Départ, adresse, 5467.

Graham, George P. (Renfrew-Sud)
Allumettes phosphore blanc, 1612, 1840.
Baie Georgienne, canal de la, 3116.
Baie d'Hudson, chemin de fer, 725, 3263.
Barils acier, fabrication de, 1608.
Calgary & Edmonton Railway, 840.
Canadian Northern, chemin de fer, 3409, 3967, 4184, 4211.
Canadien-Pacifique, embranchement Toronto-Sudbury, 1166.
Chambre des Communes
Distribution des Débats, 1859.
Représentation, 898.
Chemins de fer, amendement à la Loi des, 3091.
Chemins de fer, passages de, 378.
Chemins de fer et Canaux, crédits, 3116-3135, 4337-4345.
Chesley, édifice public, 5422.
Commissaires du port, Montréal et Québec, 1503.
Conservation, commission de, 757.
Eganville, bureau de poste, 372, 2667, 5409.
Emprunts, 5221.
Farmers Bank, 5080.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1923.
Grand-Tronc-Pacifique
Arbitrage, 379.
Coût par mille, 966, 1392.
Garantie d'obligations, 5122.
Haut-Commissaire, bureau du, 330, 1848.
Intercolonial, chemin de fer, administration, 3452.
Imprimerie Nationale, 764, 770, 1859.
Labrador, Québec & Sud, chemin de fer, 3096.
Lancaster, indisposition de M., 3358.
Mines, nominations au département des, 1887.
Morrisburg, postes, 1773.
National Transcontinental, chemin de fer, 2063, 2077, 2117, 2138 (am.), 5025.
Ateliers, 1067.
Commission d'enquête, 921, 938, 1396, 2006.
Drawback sur contrats, 1393.
Est, section de l', 1067.
Houillères, 3264.
Little Mistongo, pont, 602.
Rampes, changement de, 964.
Saint-Malo
Ateliers, 379, 735, 1904.
Tunnel, 933.
Transcona, ateliers, 696.

Graham, George P.—Suite.
Naturalisation, 1846.
Ottawa & New-York, réclamation du ch. de fer, 3138.
Pas Mission, pont, 384.
Peine de mort, 520.
Pembroke, salle d'armes, 5384.
Pensions de vieillesse, 1418.
Petawawa, réclamation, 5211.
Pilotage, 855.
Pollution des eaux navigables, 1824.
Postes, salaires des employés des, 3377.
Québec, achat de terrains à, 1503.
Radium, minerais, 1772, 1901.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.
Routes, Association des Bonnes, 3137.
Service naval, 2006, 5349.
Saint-Jean, port de, 1773.
Spiritueux et tabacs, 1458.
Tarif, 3309.
Tempérance, loi de, 1844.
Toronto, Niagara & Western Railway Company, 3358, 3427.
Transports, 3117.
Trent, canal de, 1904, 2925, 4339, 4340, 5131, 5180.
Welland, canal, 3117, 3136, 5297.

Graham, quai, 467.

Grains Canadiens, bill modifiant la Loi des, rés., 3314; 1ère lect., 3315; 2e lect., 3735; com., 3735; 3e lect., 4031.

Grains
Administration de la loi, 1724.
Commissaires, 1724, 2488.
Echantillons, marchés, 2923.
Elévateurs, 499, 601, 1276, 1724-1744.
Expéditions, 498.
Inspection, 1172.
Laboratoire, 332.
Transports, 3120-3134. Voir aussi Grains Canadiens.

Grains de semence, distribution de, 389.

Grains de semence, inspection de. Voir Inspection et Vente.

Granby, postes, 382, 731.

Grandes Routes, améliorations des, 16, 24, 38, 51, 55, 58, 106, 122, 135, 155, 160, 171, 185, 231, 273, 309.

Grand Falls St. John Railway, 384.

Grand'Mère, édifice public, 2819.

Grands Rapides de l'Athabaska, 1426.

Grand-Tronc, ch. de fer. Voir têtes de de lignes, Toronto.

Grand-Tronc-Pacifique
Coût par mille, 966, 1392.
Etats estimatifs, 4338.
Winnipeg, têtes de ligne. Voir à Winnipeg.

Grand-Tronc-Pacifique, bills concernant le, Achèvement de la section des prairies, extension de temps, 1re lect., 212; 2e et 3e lect., 786.

Grand-Tronc-Pacifique—Suite.
Garantie d'obligations. Rés., 5015; 1re lect., 5022; 2e lect., 5115; com., 5115; 3e lect., 5223.

Granton et **Abercrombie**, postes, 2817.

Green, Robert F. (Kootenay)
Bills de divorce, procédure, 5067.
Conditions du travail sur l'île Vancouver, 1362.

Grigg, commissaire du commerce, 2550.

Grosse-Ile, station de quarantaine, 5216.

Guthrie, Hugh (Wellington-sud)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4601, 4711.
Farmers Bank, 3682.
Instruments agricoles, droits sur, 1641.
Milice, 4757-4765.
National Transcontinental, enquête, 2422.
Passages à niveau de ch. de fer, 4130.
Postes, amendement à la loi des, 3399.
Prudential Life of Canada, 3639.
Salles d'armes, 4757-4765.
Toronto, Niagara & Western Railway Company, 3359, 3430.
Trent, enquête du canal de, 5162.

Guysborough
Embranchement, 4664.
Quai public, 373.

Guysborough-Heatherton, postes, 2006.

Hagersville, maître de poste, 2817.

Halifax
Bateau-phare, 3207.
Dennis, édifice, 5220.
Fortifications, 364.
Milice, contrats, 3880.
Postes, 364.
Salles d'exercice, 738.
Têtes de lignes. Voir aussi Intercolonial.

Halifax, transport des postes dans le comté de, 969.

Hanna, A. E. (Lanark-sud)
Tarif, 3296.

Hants, listes électorales du comté de, 856.

Hantsport
Edifice public, 1072.
Quai, 4895.

Harbourville, gardien du phare de, 1503.

Hartt, Thomas A. (Charlotte, N.-B.)
Destitutions, 2541.

Haultain, jugements du juge en chef, 1326.

Haut Commissaire, bureau du, 329, 370, 1848, 3882, 5570.

Hazen, hon. J. D. (ministre de la Marine et des Pêcheries)
Accidents maritimes, enquêtes sur les, 4734-4736. Voir aussi route du St-Laurent.

Hazen, hon. J. D.—Suite.
Atlantique, service des dépêches sur l', 5237.
Agence de la marine à Québec, 3143.
Abordage et sauvetage en mer. Voir accidents maritimes et marine marchande.
Baie de Fundy, navigation sur la, 173.
Baie d'Hudson, têtes de lignes à la, 1268.
Bulletin de la pêche, 5379.
Cales sèches, subventions, 4135, 4273.
Chasse pélagique des phoques, 2484.
Commission biologique, 2548.
Colpitts, affaire, M., 471.
Commission du port de Montréal, 3794, 4042.
Commission du port de Québec, 3794, 3799, 4047.
Commission du port de Sydney-nord, 1613, 877.
Commission du port de Vancouver, 2279, 2503.
Convention relative à la sécurité de la vie en mer, 825.
Désastre de pêche, demande de secours au gouvernement à propos d'un, 5372, 5385.
Documents officiels en français, 4616, 4706.
Empress of Ireland, enquête sur l', 4734, 4813, 4898, 5072.
Fonctionnaires du gouvernement et la politique, 1927.
Frédéricton, ferme expérimentale de, 1194, 3649, 3653.
Homard, règlements concernant la pêche du, 5376.
Intercolonial
Administration, 3417, 3455.
Convois suburbains, 1117.
Karluk, le steamer, 4707, 4810.
Kelley, affaire, Wm. J., 1795.
Lac Erié, service des bouées sur le, 2640.
LeBlanc, enterrement du matelot, 5368.
Levés hydrographiques, 5373.
Marine et Pêcheries, budget du ministère de la, 342-346, 424-444, 786-801, 813-825, 1222-1273, 2512-2549.
Marine Canadienne. Voir aussi amendements à la Loi de la Marine.
Marine Marchande, amendements à la loi de la, 99, 779, 1614, 3203, 3783. Voir aussi Marine Canadienne.
Maître du port de Montréal, 5378.
Pilotage, 1031, 3787.
Pêcheries dans les eaux limitrophes, 1273.
Poisson et Pêcheries, amendement à la Loi, 831, 1221, 1819, 1907.
Poisson mariné, inspection du, 3616, 4617, 4618.
Pollution des eaux navigables, 1823, 1831.
Révocations, 799, 812, 1246.
Service de Protection, 5366.
Service Naval, 342-351, 5335.
Saint-Jean, le port de, 5237.
Saint-John Valley Railway, 3159.
Saint-Laurent, accidents sur la route du, 3410, 3558. Voir aussi accidents maritimes.
Saint-Laurent, le chenal du, 1022-1039.
Transport du poisson, 414, 423, 1274, 5375.

Heatherton, réserve indienne de, 602.

Hebb, L. J., sommes payées à, 2283.

Henderson, David (Halton)
Brantford, édifice public de, 917.
Edifices publics, 4376, 4379.
Farmers Bank, 4961.
Federal Life Assurance Company, 2560.
Livres bleus de la Chambre des Communes, 1861.
Naturalisation, 1847.
Toronto, Niagara and Western Railway, 3433.

Hepburn, B. R. (Prince-Edouard; Ont.)
Prince-Edouard & Hastings RR. Coy., 3094.

Homards. Voir Poisson.

Home Rule pour l'Irlande
Carson, Sir Edward, prétendus cablogrammes à, 2182, 2283.
Présence de M. Cochrane à la présentation faite à sir Ed. Carson, 1870.
Départ de Canadiens choisis avec soin, 1994.
Toronto, assemblée de, 3735.
Vancouver, résolutions adoptées par la loge orangiste de, 2717, 2921.

Homesteads et Colonisation
Burns, bail de pâturage à M., 2716.
Inscriptions, 370, 598, 4551.
Patentes des terres, 3264.
Paiements, intérêt sur les, 1502.
Préemptions, Alberta, 375.
Règlements, 2421. Voir aussi Terres Fédérales.

Hughes, l'hon. Sam. (ministre de la Milice et de la Défence)
Arsenaux, 4765-4767, 5195.
Affiches militaires, 2181.
Canadiens à Bisley, 541, 546, 1275.
Collège royal militaire, 5203.
Dorval, terrain militaire, 1082.
Farnham, le camp de, 1082, 1174.
Fénienne, les vétérans de l'invasion, 3521-3556, 4523-4549, 5787.
Gratifications aux volontaires, 3521-3556, 4522-4549.
Milice
Crédits, 354, 2475, 2482, 3559-3613, 4749-4810, 5187-5214.
Exercices annuels, 5187.
Habillement, 5192.
Terrains pour les camps, 5205.
Musique aux démonstrations politiques, 5199.
Privilège, 2183.
Petawawa, réclamation pour du bois fourni au camp de, 5211.
Processions religieuses et la milice, 2283, 5191.
Souris, le champ de tir de, 4753, 4775.
Trent, enquête sur le canal de, 5178.

Hughes, James J. (King, I. P.-E.)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 725.
Carleton-Head, brise-lames, 2283.
Charlottetown, Crapaud, poste, 3208.
Chambre des communes
Bibliothèque et salle de lecture, fermeture de la, 4395.
Débats, compte rendu officiel des, longueur des réponses, 1113.

Hughes, James J.—Suite.
Chmbre des Communes—*Suite.*
Papeterie, 1435.
Représentation, 742, 894.
Coût de la vie, 106.
Colonels honoraires, 1681.
Crustacés, commission des, 4196, 4477.
Défence navale, 104.
Dépenses de la milice, 109.
Elmira, bureau de poste d', 736.
Francais, quai sur la rivière des, 1502.
Fénienne, les vétérans de l'invasion, 464, 2185, 3521.
Gazette agricole, 1156, 1750.
Grandes routes, améliorations des, 106.
Iles de la Madeleine, service de steamers aux, 425.
Ile du Prince-Edouard
Banques, 1866, 2666.
Chemin de fer, 325, 969, 4666.
Dragues, 3208.
Travaux publics, 4391.
Fret, tarif du, 1067.
Juges, 5071.
Représentation aux Communes, 742, 894.
Service à vapeur, 3088.
Transport, 421.
Instruments agricoles, droits sur les, 1658.
Intercolonial, ch. de fer de l'
Nomination des mécaniciens, 2281.
Wagons à marchandises, 597.
Little-Sands, brise-lames, 469, 1681.
Milice, officier commandant la 6e division de la, 1868.
Octrois de terres aux ch. de fer, 5216.
Poisson mariné, inspection du, 4618.
Pommes de terre, tarif sur les 3209, 3234.
Réponses
Supposées incomplètes, 501.
Demande de renseignements, 4478.
Révocations, 1172.
Rocky Point, quai, 3265, 3476.
Service Naval, 350.
Scories de hauts-fourneaux, 668.
Souris, le champ de tir de, 1503, 1775, 1868, 2489, 4748-4754.
Strong, Heath, paiements à, 1171.
Tarif, 103.
Transcontinental National, enquête sur le, 2330.

Hull
Bureau des douanes, 597.
Recettes du Revenu de l'Intérieur, 488.

Humboldt, inspecteur des homesteads à, 598.

Hydro-Electriques, les lignes, 3635, 4898.

Ile du Prince-Edouard
Banques, 1866, 2666.
Chemin de fer, 4667.
Représentation, 129, 742, 889, 894, 900, 904, 5477, 5491, 5499, 5551.
Service d'hiver, 736, 794.
Taux de fret, 325, 969, 1067.
Transports, 421.

Iles de la Madeleine, postes, 362.

Immigration, 10, 146, 307, 316, 1209.
Asiatiques, 368, 369, 848, 1279, 2768, 5214, 5225.
Autrichiens, 938.
Bulgares et Russes, 4742.
Chinois, application de la Loi concernant les, 5402.

Immigration—Suite.
Crédits, 4332.
Déportations, 934.
Colombie-Anglaise, à la, 2373.
Etats-Unis, aux, 732.
Européenne, 600.
Hindous, des, 4196, 4394, 4478, 4551, 4706, 4738, 4743, 4899, 5141, 5214.
Inspection, 1505, 1716.
Règlements, 368.
Statistiques, 370.

Immigration, loi pour modifier la loi d', (exclusion des Asiatiques), 1ère lect., 5214.

Impressions et Papeterie, crédits, 759, 1858.

Imprimerie Nationale, 4552.

Indiens, loi pour modifier la loi des, 1ère lect., 1903; 2e lect., 2508; com., 2508, 3643; 3e lect., 3715; amendements du Sénat, 5015.

Indian Harbour Lakes, directeur de la poste de, 3205.

Indiens
Budget, 445, 2588, 2598, 5399.
Caughnawaga
Hopital, 445.
Requêtes, 2508, 3643, 3694, 3698.
Colombie-Britannique, 2594, 5399.
En général, 445, 2598.
Liqueurs enivrantes, vente de, 3362.
Nord-Ouest, provinces et territoires, 2595, 5399.
Nouvelle-Ecosse, 2591-2594, 2979, 5399.
Ontario et Québec, 2588-2591.
Soins médicaux, Nouvelle-Ecosse, 2588, 2979, 3363.

Ingérence politique, enquêtes au sujet de l', 2371, 2417.

Inspection et Vente, bills modifiant la Loi de l', ficelle d'engerbage, rés., 1683; 1ère lect., 1686; 2e lect., 3055; com. et 3e lect., 3055.
Aliments, 1ère lect., 2370; 2e lect., 4346; com., 4346; 3e lect., 4350.

Installations frigorifiques dans la Nouvelle-Ecosse, 734.

Installations frigorifiques, bill concernant les, rés., 1835; 1ère lect., 1836; 2e lect., 3721; com., 3721, 4350; 3e lect., 4352. Voir aussi, 734, 741, 1759.

Instruction technique, 374, 597, 3204, 5073, 5397.

Instruments agricoles
Droits imposés, M. M. Knowles, 1623; vote, 1677.
Etendue de cette industrie, 601.
Evaluation pour droits, 3104.
Remise sur matière brute, 1425.
Tarif, 3292.

Intercolonial, chemin de fer de l'
Administraion, 2050; amendement proposé par M. Emmerson, 3421; vote, 3474.
Amos, R., destitution de, 3108.

Intercolonial—Suite.
Antigonish, le pont d', 1064.
Ateliers de réparations, 3102.
Bateaux-passeurs, employés des, 1065.
Budget, 2052, 3332, 4343, 5045, 5124.
Block-System, signaux, 3476.
Bois, achats de, 936.
Cantonniers, 1065.
Chatham Junction, Blackville, embranchement de, 4660.
Charbon, soumissions pour le, 967, 1396, 1723, 1871, 2003, 3101, 3349, 3437.
Convois suburbains, 1064, 1115, 5052.
Déclaration ministérielle, 2052.
Dean Settlement, embranchement de, 3475.
Destitutions, 5310.
District No. 3, pertes dans le, 1169.
Dorchester, approvisionnement d'eau à, 1063.
Doubles-voies, construction de, 4740.
Embranchements, les, 381, 1818, 3335, 5124, 5299.
Employés, salaires des, 1065.
Estimateurs de terrains, 364.
Farine, tarif, 1070.
French River, pont de, 381.
Gares, améliorations aux, 2666.
Glace, fourniture de la, 383, 2112.
Guysborough, embranchement de, 4664.
Halifax, têtes de lignes de, 1867, 5046.
Hampton, gare de, 1771.
Harris, F., emploi de, 2281.
Journaliers, salaires des, 496.
Killam, A. E., retraite de, 1805.
King, S., emploi de, 937.
Levés topographiques, personnel des, 2370.
Lévis, incendie, à, 5218.
Marchandises, wagons de, 597.
Marchandises, tarif, 964. Voir aussi Administration.
Moncton, achat d'une maison à, 935, 2921.
Nominations, 1167.
Nominations, responsabilité pour, 3101.
Nouvelles, service du bulletin des, 1328.
Ocean Limited 4812, 5073.
Oxford-Pictou, service des trains, 938.
Pacifique-Canadien, convention avec le, 596, 625-639, 1608, 1771, 3413-3474, 4275-4287, 5237-5253.
Poisson, tarif, 937, 1066.
Point Tupper, bateau-passeur, 937, 3350.
Rampes, abaissement des, 700.
Radiographie, système de, 1867.
Recettes, 2417.
Réclamations pour incendies, 3105.
Règlements officiels, 1774, 3103.
Retraite, fonds de, 494, 601, 5553.
Sackville, destitution de, 1066, 3669.
Safety First, mécanicien, 2371.
Sainte-Louise, améliorations à, 2109.
Service des convois, 175, 272.
Service de l'eau, 2666.
Skeffington, le détective, 964.
Smith, R. H., emploi de, 1770.
Sunny Brae, embranchement de, 936.
Taux minima, 1502, 1771, 2112.
Tonnage, 3261.
Trafic, convention avec le Canadien-Pacifique, 596. Voir aussi Pacifique-Canadien.
Traverses, contrats pour, 1395.
Usines de réparations, 3102.
Wagons particuliers, 1066.

Intercolonial—Suite.
Wagons frigorifiques, 1426, 1680.
Wagons en bois, 373.
Wagons, frais pour, 371.
Williams, T., emploi de, 937.

Intérieur, budget du ministère de l', 356, 1923, 2475, 2484, 4328.

Internationales, les eaux, 172, 5149.

Internationales, bill relatif à la commission des eaux, 1re lect., 1220; 2e lect., 1462; com., 1462, 1554; 3e lect., 1554.

Invasion fénienne, vétérans, 299, 356, 367, 382, 464, 470, 498, 600, 969, 1070, 1681, 1773, 1868, 2180, 2185, 2922, 3107, 3521-3556, 3671, 4066, 4522.

Inverness
Inspecteur de fruits, 1751.
Le port, 1905.
Service des postes, 854.
Travaux publics, 373.

Irrigation, bill modifiant la loi de l', 1re lect., 2369; 2e lect., 3646; com., 3646, 3758; 3e lect., 3883. Voir aussi 4331.

Isle-Verte, quai de l', 379, 1680, 2372, 4894.

Jallet, N., la veuve de, 1118.

Jameson, Clarence (Digby)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Coût de la vie, 101.
Défence navale, 103.
Elections partielles, 100.
Représentation aux Communes, 5514.
Usines pour chien de mer, 2282.

Joliette, édifices publics à, 1071.

Journaux
Affranchissement, 2422, 3381.
Annonces, 1866, 2563.
Tarif, 3258.

Joynson, Mme Alice, bill relatif à une gratification accordée à, rés., 3621; 1re lect., 3622; 2e lect., 3693; com., 3693; 3e lect., 3694.

Juges, bills modifiant la loi des, M. Doherty, rés., 3764; 1re lect., 3783; 2e lect., 4058; com., 4058; 3e lect., 4128, M. Lanctôt, 1re lect., 882.

Juges, traitements des, 732, 2016-2038, 3764-3783, 4058-4062, 4991.

Justice, budget du ministère de la, 361, 2477, 4705.

Jute, tarif sur le, 3306.

Jeunes délinquants, bill modifiant la loi des, 1re lect., 3408; 2e lect., 3678; com., 3678; 3e lect., 3679.

Kamloops
Edifices publics, 1069.
Salle d'exercice, 1395.

Karluk, le steamer, 370, 851, 2373, 4707, 4739, 4811.

Kay, William F. (Missisquoi)
Bedford, édifice public à, 2667.
Brome, poste rurale, 738.
Farnham, camp de, 1504.
St-Armand, courriers, 3363.

Kelly, W. J., affaire, 1777.

Kentville
Bétail tuberculeux à, 4741.
Ferme expérimentale à, 1209.

Kingston
La chaussée de, 3671.
Pénitencier, enquête au, 600, 852, 2477, 2480, 4667, 4705.

Kitsilano, réserve indienne de, 697, 966.

Knowles, William E. (Moosejaw)
Aurora, la "Menace" d', 2419, 2421, 3392.
Asiatiques, immigration des, 1305.
Baie d'Hudson
Chemin de fer de la, 1503.
Têtes de lignes à la, 718.
Beurre, la fabrication du, 3318.
Douanes, droits de, 5383.
Fonctionnaires du gouvernement et la politique, 1444, 1468, 1929.
Grains, loi concernant les, 3737.
Grains, élévateurs à, 1727.
Homesteads
Préemption, paiements de, 1502.
Règlements, 2421.
Importations et exportations, 1397.
Indiens, amendement à la loi des, 3645.
Instruments agricoles
Droits sur les, 1548; amendement proposé, 1634; vote, 1677.
Remises, 1425.
Intérieur, budget du ministère de l', 1929-1958.
Irrigation, 3647.
McVeigh, inscription du homestead, 2979.
Milice, budget de la, 3566.
Pétrole, exportation de, 1021.
Privilège d'affranchissement, 3378.
Publicité frauduleuse, 3631.
Ranches et paturages, commission relative aux, 2665.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1147.
Revenu de l'Intérieur, budget du, 1444-1471, 2476.
Tempérance au Canada, loi concernant la, 3750.
Terres fédérales, 3488, 3499, 3673.
Terres fédérales, inspecteurs des, 1929.
Terres non patentées, taxe sur les, 2014.
Volontaires, gratifications aux, 1465.
Williams, colonel, 3566, 3615.

Kyte, George W. (Richmond, N.-E.)
Baie d'Hudson, têtes de lignes à la, 723.
Bear River
Edifice public à, 1984.
Quai à, 2109.
Bishop, A., emploi de, 3363.
Cabotage, privilège de, 5386.
Cameron, A. J., emploi de, 3105.
Chambre des Communes
Loucks, H. H., emploi de, 2554.

Kyte, George W.—Suite.
Chmbre des Communes—*Suite.*
Messagers, 596.
Fonctionnaires, 466.
Représentation, 5516, 5533, 5551.
Destitutions, 800, 808, 1009, 1058, 1236, 1246, 1441.
Divorce, 5068.
Douanes
Nominations, 498.
Budget, 1009.
Drague, George Mackenzie, 1865.
Edifices publics, 1991.
Farmers Bank, 5476.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 470, 3542.
Fonctionnaires du gouvernement et la politique, 459, 1236.
Fromage, pesée du, 1758.
Gazette d'Agriculture, 1152, 1154, 1750.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, 3363.
Intercolonial
Budget, 3334.
Mines Road, gare de, 2490.
Juges, traitements des, 2016, 3782, 4058.
Lettres, boîtes à, 372.
Marine, budget de la, 798, 898, 1221, 2516, 2547.
Milice, 4787.
Milice, le ministre de la, et le Home Rule en Irlande, 1994, 3601.
O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2038.
Ottawa
Edifices publics, 1967.
Edifices publics, baux, 2554.
Peine de mort, commutation de la, 3408.
Pensions de vieillesse, 1398.
Poisson et pêcheries.
Amendement à la loi du, 1883, 1907.
Bulletin, 2516, 5382.
Culture du homard, 2547.
Transport, 403, 3081.
Richmond, travaux dans le comté de, 600, 5419.
Royal Canadian Regiment, musique du, 3262, 3365, 3601.
Sauvetage, récompenses pour, 442.
Sénat et la Farmers Bank, 5476.
Service civil, commission du, 731.
Service des Postes, 5457.
Shelburne, garde-pêches, 3107.
Saint-Esprit, gardien de phare à, 498, 1227.
St. Peter's and Sydney Railway, 4265, 4477, 4552, 4662.
Saint-Pierre, canal de, 1069, 3045, 3109, 3142, 4663-4664.
Transcontinental National, enquête au sujet du chemin de fer, 2241.
Vincent, J. U., nomination de, 1477, 1495.

Labrador, juridiction sur la côte du, 3099-3101.

Lachance, Arthur (Québec-centre).
Lortie, nomination de M., 5218.
Privilège, 1869.
Québec
Arsenal de, 5217.
Maître du port de, 5218.
Représentation aux Communes, 5506.
Transcontinental National, enquête sur le, 2334.
Québec, têtes de ligne à, 5031, 5285.

Lachine, canal de, 3136.
Industrie sur le, 2004.
Travaux sur le, 1867.

Lachine, barrage aux rapides de, 2490, 2553.

Lafortune, David A. (Montcalm)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Agriculture, aide à l', 179.
Agriculture, encouragement à l', 1212.
Des Prairies, creusage de la rivière, 1814.
Défence navale, 176.
Grandes routes, amélioration des, 171, 175.
Montcalm, service des postes, 5447.
Manitoba, écoles du, 183.
Peine de mort, 4701.
Remaniement de la représentation, 181.
Représentation aux Communes, 5512.
Revenu de l'Intérieur, fonctionnaires du, 1457, 1460.
Situation financière, 177.
Service civil, fonds de retraite, 5564.
Service naval, 352, 5359.
Tarif, 178.
Traduction française, 5466.
Transport, 179.

La Have, service de dépêches aux îles, 738.

Lac Erie, service des bouées sur, 3640.

Laiterie, bill concernant la réglementation des produits de la, rés., 1835; 1re lect., 1835; 2e lect., 2497; com., 3315; 3e lect., 3326.

Lalor, Frances R. (Haldimand)
Budget, 2965.
Tarif, 2965.
Libre-échange, 2967.
Produits alimentaire en franchise, 2969.
Blé en franchise, 2971.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 4524.
Pêcheries, règlements, 1915.

Lamarche, Paul E. (Nicolet)
Baie Georgienne, canal de la, 1086, 1814.
Explosifs, règlements concernant les, 4039.
Farmers Bank, 4982.
Milice, 4797.

Lancaster, Edward A. (Lincoln et Niagara)
Alberta Central Railway Company, 1982.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 801.
Calgary and Edmonton Railway Company, 802.
Calgary and Fernie Railway Company, 1745.
Canadian Northern Railway Company, 1843.
Central Ontario Railway, 1982.
Canadian Pacific Railway Company, 807.
Central Railway Company of Canada, 1044.
Central Western Canada Railway Company, 805.
Erie, London and Tillsonburg Railway Company, 1042.
Esquimalt and Nanaimo Railway Company, 1042.
Grand Trunk Railway Company, 804.
Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company, 1042.
Kettle Valley Railway Company, 1983.
Labrador, Quebec and Southern Railway Company, 3096.

Lancaster, Edward A.—Suite.
Lachine, Jacques Cartier and Maisonneuve Railway Company, 804.
Lake Erie and Northern Railway Company, 1246.
London and Lake Erie Railway Company, 1982.
Manitoba and North Western Railway Company, 1982.
Norfolk and Elgin Railway Company, 1746.
Ottawa and Ungava Railway Company, 1040.
Ottawa Northern and Western Railway Company, 801.
Pacific, Peace River and Athabaska Railway Company, 1039.
Pacific, Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company, 3093.
Peace River Tramway and Navigation Company, 1043.
Prince Edward and Hastings Railway Company, 3094.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.
Rio de Janeiro and San Paulo Telephone Company, 1983.
Saskatchewan Central Railway Company, 3101.
Thessalon and Northern Railway Company, 1041.
Toronto, Niagara and Western Railway Company, 3354.

Lanctôt, Roch (Laprairie-Napierville)
Banques et commerce de banque, 4066.
Budget, 2912.
Canadian Northern Railway, 4160.
Défence navale, 2915.
Farmers Bank, 759, 4957.
Grandes routes, bill des, 2916.
Instruments agricoles, droits sur, 1659.
Juges, amendement à la loi des, 882.
Juges, traitement des, 2029, 3776.
Lachine, le pont de, 3262.
Laprairie
Jetée de protection à, 963, 2919, 3205, 3881.
Edifices publics à, 4894.
Pelletier, dépenses de l'hon. L. P., 1172.
Service naval, 5364
Tarif, 2913.

Lapointe, Ernest (Kamouraska)
Agriculture, aide à l', 377, 3102.
Canadian Northern Railway, 4142.
Dorchester, employés du comté de, 3801.
Giasson, bureau de poste de, 2281.
Intercolonial
Ste-Louise, améliorations à, 2109.
Service des trains, 5125.
Kamouraska, service des postes à, 366.
Service naval, 5364.
Ste-Anne
Station expérimentale à, 378.
Quai à, 2178.
Ste-Perpétue, gare de, 2005.
Ste-Perpétue, inspecteur des aliments à, 378.
St-Roch des Aulnaies, officier d'accise à, 378.
Transcontinental National, 598, 5038.
Tremblay, A., emploi de, 5384.

Lapointe, Louis A. (St-Jacques, Montréal)
Juges, traitements des 2033.

Laprairie
Jetée de protection à, 963, 2819, 3205, 3881.
Edifices publics à, 4894.

Larry's, maître du port de la rivière, 3106.

L'Assomption
Revenus provenant du tabac, 3103.
Quai, 2372.

Laurier, très hon. sir Wilfrid (Québec-est)
Accidents maritimes, enquêtes sur les, 4735.
Adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, 5468.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, 13.
Allumettes, phosphore blanc dans les, 1612.
Baie Georgienne, canal de la, 1083.
Budget, 2980.
Ressources du Canada, 2981.
Tarif, 2983.
Blé en franchise, 2985; amendement, 2988.
Capitale, commission d'embellissement de la, 5387.
Canadian Northern Railway, 1326, 3836, 4183, 4199, 4231, 4406-4466, 4480-4513, 4560, 4708-4711, 4729, 4813.
Cavalerie, remontes pour la, 2668, 2925.
Chambre des Communes
Affaires de la Chambre, 3353.
Débats, traducteurs français aux, 5463.
Représentation, 884, 971, 5499, 5509.
Séances du matin, 2923, 3365, 3476.
Séances du samedi, 3952.
Chemins de fer, traverses à niveau, 4129.
Cherté de la vie, 5568.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 378.
Colpitts, G. A., affaire, 478.
Commerce asiatique, 5224.
Commerce impérial, commission relative au, 973, 989.
Compagnies fiduciaires, 3047.
Confédération, le cinquantenaire de la, 1512.
Compagnies fiduciaires, 3047.
Coût de la vie, 20; amendement proposé, 23.
Défense navale, 17.
Denrées alimentaires, congrès international concernant la pureté des, 377.
Divorce, 880.
Divorce, procédure sur les bills de, 5065.
Douanes, fonctionnaires des, 423.
Empress of Ireland, enquête au sujet de l', 4615, 4735, 4898.
Eaux navigables, pollution des, 1826.
Falardeau, affaire, 487.
Farmers Bank, 3685.
Fer en gueuse, drawback sur le, 3366.
Fret, tarif du, 989.
Gendarmerie à cheval, 742, 5151.
Grandes routes, amélioration des, 16.
Grand-Tronc-Pacifique, obligations garanties du, 5019.
Haut-Commissaire, bureaux du, 329, 5570.
Immigration hindoue, 4746.
Labrador, juridiction sur la côte du, 3099
Milice, la, et les processions religieuses 5567.
Monk, mort de l'hon. F. D., 3953.
Naturalisation, 4303, 4321, 4353, 4360, 4712, 5012.

Laurier, très hon. sir Wilfrid—Suite.
Orateur suppléant, bureau de l', 1427-1433.
Pétrole, exportation du, 1019, 3626.
Pollution des eaux navigables, 1826.
Procédure parlementaire
Longues réponses, 1114.
Privilège, basé sur comptes rendus des journaux, 1174.
Séances du jeudi, préséance des affaires du gouvernement aux, 730.
Réponses, documents privés dans les, 5146.
Subsides, comité des, sans poser de question, 324, 539, 548.
Québec, commission des Champs de bataille de, 4062, 4290.
Ressources Naturelles, contrôle des provinces sur les, 1129.
Retard dans la convocation du parlement, 13.
Sénat, bill concernant les employés du, 4893.
Sénat, représentation au, 1554, 3677, 5472, 5489.
Sécurité de la vie en mer, convention relative à la, 830.
Service civil, examen de concours pour le, 1436.
Service naval, 346, 5335, 5350.
Situation financière, 19.
Situation ouvrière dans l'Ile de Vancouver, 1363.
Solliciteur général, le, 13.
Strathcona, mort de lord, 97.
St. John Valley Railway, ponts, 4130.
Tarif, le, 4613.
Terre-Neuve, sinistre maritime à, 3143.
Titres honorifiques, 507.
Transcontinental National
Achèvement du, 4638.
Administration, 5273.
Enquête sur le, 2451.
Québec, têtes de lignes de, 5024, 5156.
Transport, 3124.
Volontaires, gratification aux, 1465.

Lauzon, maître de poste de, 5218.

Lavallée, J. O. (Bellechasse)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Agriculture, aide à l', 8
Immigration, 10.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 10.

Law, Bowman B. (Yarmouth)
Arcadia, poste rurale à, 735.
Bear-River, édifice public, à, 1984.
"Canada", la drague, 850.
Cloches avertisseuses sous-marines, 700.
"Cobequid", naufrage du, 376, 425, 1223.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 299, 1773, 1868, 3530.
Gouvernement, quartiers généraux des vapeurs du, 425.
"Gulnare", le vapeur, 700.
Homards, œuvés de, 856, 2545.
Indes Occidentales, commerce avec les, 1008.
Inspection des fruits, 1755.
"Lurcher", le bateau-phare, 388.
Marine, achats d'approvisionnements pour la, 1262.

Law, Bowman B.—Suite.
Poisson et pêcheries
Bulletins, 2517.
Protection, 1883.
Transport, 404.
Port-Maitland et Lower-Argyle, bureaux de poste, 2005.
Privilège, 361.
Shelburne, travaux dans le comté de, 1394.
Travaux militaires, dépenses pour, 855.
Yarmouth
Bestiaux, achat de, 697, 2418.
Eclairage, 1223.
Edifices publics à, 1986, 2000.
Fonctionnaires des douanes à, 1013.
Port de, 1062, 2418.
Poste rurale, 599.
Yarmouth-nord, bureau de poste, 856.

LeBlanc, le matelot, 699, 855.

Lemieux, voyages de l'hon. R., 732-733.

Lemieux, hon. Rodolphe (Rouville)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Situation commerciale, 191.
Transport, 194.
Service civil, réforme du, 195.
Remaniement de la représentation, 195.
Coût de la vie, 196, 199.
Chômage, 197.
Situation financière, 198.
United Shoe Machinery Company, 202.
Defence navale, 205.
Elections partielles, 209.
Agriculture
Budget, 1161, 1188, 1220, 1763.
Dépenses dans Québec, 1220.
"Gazette", 1161.
Allumettes, phosphore blanc dans les, 1612.
Archives, 755, 763, 769, 1853.
Armstrong, J. H., 2284.
Atlantique, service de dépêches sur l', 99, 1723, 5219, 5253.
Baie Georgienne, le canal de la, 370, 1069, 3111.
Baie James, le havre de la, 1268.
Baie St-Paul, dépêches à la, 1906, 2005, 3208, 4550.
Banques, faillites de, 3353, 3363, 3683.
Bétail, inspection du, 796.
Boy Scouts, 4307.
Budget, 2697.
Politiques fiscales, 2697.
Conférences impériales, 2702.
Cherté de la vie, 2703.
Dépenses de la milice, 2706.
Tarif, 2708.
Défence navale, 2712.
Libre-échange, 2713.
Centenaire de la paix, 2715.
Câblogrammes, tarif des, 5437.
Cales sèches, subventions aux, 4134.
Canaux, 3111, 5298.
Canadian Northern Railway, 4163, 4188, 4507, 4707, 4708.
Cap au Corbeau, quai du, 4475.
Chambre des Communes
Débats, 1863.
Listes électorales 1858, 5458.
Poste, 421.
Représentation, 5513.

Lemieux, hon. Rodolphe—Suite.
Chmbre des Communes—*Suite.*
Traduction française, 768, 5459, 5463.
Chemins de fer, tarifs de transport, 2718.
Code criminel, revision du, 3208.
Confédération, le cirquantenaire de la, 1512.
Conseil Privé, comité judiciaire du, 2045.
Corruption électorale, 363.
Dentistes, congrès de, 3102.
Dépêches, cadenas pour sacs de, 498.
Désastre chez les pêcheurs, demande de secours au gouvernement, 5371, 5385, 5835.
Destitutions,
Faucher, E., peintre, 1869.
Leslie, W. C., 389.
Divorce, 868, 1173.
Dubé, Philéas, emploi de, 2112.
Edifices publics, 1972.
Entreposage frigorifique, 1835.
Explosifs, règlement concernant les, 3749, 4033.
Expositions internationales, 377, 1766.
Fabre, cas de Mme Hector, 5152.
Falardeau, cas de, 480, 488, 734.
Farmers Bank, 3683, 4931.
Fetsari, cas de, 490, 2003.
Français, documents officiels en, 423, 444, 450, 4616.
Franchise postale, 1017.
Fromage, industrie du, 1763.
Gaspé
Communications par voies ferrées, 3335, 5310.
Edifice public à, 4371.
Naufrage de pêcheurs à, 5371.
Glasson, bureau de poste de, 2818.
Hâgersville, maître de poste, 2817.
Halifax, bateau-phare à, 3207.
Haut-Commissaire, bureau du, 370, 1849.
Houille, royautés sur la, 1895.
Homard, la pêche au, 362.
Ile au Héron, barrage à l', 2490, 2553.
Iles de la Madeleine, service de steamers aux, 431, 795.
Immigration, 4333, 4395.
Bulgares et Russes, 4742.
Français, 1707.
Orientaux, 848, 1286.
Etats-Unis, des, 732.
Imprimerie Nationale, 763-776.
Imprimeur du Roi, nomination de l', 763, 776.
Indiens
Caughnawaga.
Hôpital, 445,
Requête, 2508, 3643, 3695, 3699.
Vente de boisson, aux, 3362.
Intercolonial, système de télégraphie sans fil et l', 1867.
Jeunes délinquants, 3679.
Juges, traitements des, 732, 2017, 2026.
Lapointe, E., et le ministère des Postes, 943.
Lévis, la quarantaine de, 1162.
Lumley, bureau de poste, 1905.
Marine,
Budget, 428-440, 790-799.
Soumissions pour approvisionnements, 434.
Milice, 4770-4774.
Processions, 5190.
Terrains, achat de, 1074.

Lemieux, hon. Rodolphe—Suite.
Monk, mort de l'hon. F. D., 3954.
Montréal, le chômage à, 3882, 4333.
Montréal,
Carslake, achat de l'hôtel, 1960, 2179, 2551, 3108, 3475, 4372.
Port, commission du, 4040.
Mouillages dans le, 2668.
Chômage à, 3882, 4333.
Station postale à, Voir Hôtel Carslake.
Naturalisation, 4356, 4713, 4715.
Navigation
Ecoles de, 790.
Grands Lacs, sur les, 368.
Oka, directrice des postes à, 3622, 3666, 3693.
Ontario Equipment Company, 734.
Ottawa
Ascenseurs dans les édifices du gouvernement, 4378.
District fédéral, projet d'un, 1979.
Pacifique Canadien, bureaux en Autriche, 938.
Petite rivière de l'Est, brise-lames à, 373.
Pétrole, exportation du, 1842.
Perley, voyage à Londres de l'hon. G. H., 4813.
Pilotage, 3783.
Pommes, culture des, 1188.
Poste,
Argent expédié par la, 3378.
Banques d'épargne, 5390.
Budget, 2477, 3802.
Cadenas pour sacs de dépêches, 373.
Colis postaux, 368, 5437.
Courriers de la poste, 2494, 5551.
Employés, salaires des, 2491, 3377.
Frais de poste sur les magazines anglais, 2422, 3381.
Poste rurale, service de la, 396, 5436.
Transatlantiques, service des dépêches, 99, 1723, 5219, 5253.
Poulsen, télégraphie sans fil, 2818.
Prisons, réforme dans les, 4700.
Privilège, 739.
Publicité frauduleuse, 3628.
Québec
Champs de bataille, commission des, 755, 4063, 4294.
Pont, grève au, 5219.
Port, commission du, 4048.
Port, outillage du, 2924, 3204, 3557.
Quarantaine, fonctionnaires de la, 373.
Québec and Saguenay Railway, 4339.
Têtes de lignes à, 5029, 5160.
Québec-Lévis, les dépêches entre, 2372.
Sans-fil, télégraphie, 368.
Slack, W. F., destitution de, 965.
Service civil, 4623, 4630, 4631.
Assurance, 1961.
Fonds de retraite, 5563.
Service naval, 5341.
Sainte-Adélaïde de Pabos, brise-lames, 5404.
Sainte-Anne des Monts, quai, 2817.
Saint-Jérôme, quai, 3265.
Saint-Laurent, accidents sur la route du, 3410.
Saint-Laurent, le chenal du, 1023.
Société Royale du Canada, 368, 756, 5458.
Système métrique, 1837.
Tabac, culture du, 5391.
Tadousac, quai de, 2419.
Télescope pour l'Observatoire, 362.

Lemieux, hon. Rodolphe—Suite.
Transcontinental National
Causes en approbation, 733.
Montréal, embranchement à, 856, 5316.
Québec, têtes de lignes, 5029, 5760.
Service de trains, 1771, 2552.
Saint-Malo, usines à, 1609, 5029.
Valcartier, camp d'artillerie à, 968.
Vancouver, troubles ouvriers dans l'Ile de, 733.
Victoria, le musée, 1971.
Vineberg, bill de divorce de Hélène, 5065.

Lennoxville, ferme expérimentale de, 1608, 2111.

Le Présent, impressions au journal, 1608.

Lespérance, David O. (Montmagny).
Privilège, 133.
Service Naval, 212.

Lévis
Carrier, les usines, 1906, 3106.
Station de la quarantaine, 1162, 1278.

Lévis, comté de,
Ferme expérimentale, 389.
Poste rurale, 388.

Lewis, E. N. (Huron-Ouest)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Banques et commerce de banque, 145.
Défence navale, 146.
Désastres maritimes, 143.
Immigration, 146.
Transport, 144.

Liberator, le magazine, 3392.

Little Sands, brise-lames, 469, 1681.

Livres Bleus, traduction de, 2551.

Loges Orangistes (les) et la langue française, 2181.

Loggie, W. S. (Northumberland, N.-B.)
Chaînes, tarif sur les, 3291,
Clous, tarif sur les, 3683, 4517.
Intercolonial, embranchements de l', 4661, 5061, 5300.
Pierre taillée, tarif sur, 3271.
Poisson
Commission, 2527.
Marchés pour le, 2519.
Pommes de terre, tarif sur, 3195; amendement, 3202.
Transcontinental National, enquête sur le, 2363.

Longhurst, G., paiements à, 969.

Lortie, M., inspecteur des poids et mesures, 5218.

Loteries, 3053, 3628.

Lower Argyle, bureau de poste, 2005.

Lumly, bureau de poste, 1905.

Lunenberg
Brise-lames à, 3671.
Gardes-pêches, 3881.
Dépêches, 2923.

Lurcher, bateau-phare, 388.

Macdonald, E. M. (Pictou)
Acier, industrie de l', 697, 1603.
Alert, le vapeur, 447. 499, 701.
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 5062.
Bills privés, 1041.
Brantford, édifice public à, 916.
Brises-glace, contrats pour, 3108.
Calgary & Edmonton Railway Co., 834, 839.
Camps militaires, approvisionnement des, 2979.
Canadian Northern Railway, 1426, 3669. 3987, 3997, (amdt.) 4003, 4182, 4200. 4206, 4225, 4410, 4474, 4489, 4516, 4566, 4841.
Canadiens à Bisley, 539, 1275.
Chambre des Communes, représentation à la, 648, 889, 5499, 5515, 5548, amend., 5551.
Chevaux, élevage des, 3660.
Currie, R., témoignage de, 1053, 1679. Voir Hansard anglais p. 1361.
Démissions, 820.
Dragages, 5555.
Drague Canada, 1278.
Eperlan, permis de pêcher de l', 2282.
East-River, améliorations à, 851.
Falmouth, jetée à, 1865.
Fer en gueuse, drawback sur le, 3367.
Ferrona-Sunny Brae Railway, 701.
Gardes douaniers, rapport des, 1491.
Gardiens de phares, limite d'âge, 1235.
Granton, postes rurales de, 2817.
Hants, listes électorales du comté de, 856.
Hantsport
Edifice, 1072.
Quai, 4895.
Ile du Prince-Edouard, service d'hiver des paquebots, 736.
Instruction technique, 3204, 5073.
Intercolonial
Contrats de charbon pour le chemin de fer de l', 462, 967, 1396, 1723, 1871, 3101, 3347.
Recettes, 2417.
Réclamations pour incendies, 3105.
Administration, 462, 3426. 3435.
New-Glasgow à Sydney, embranchements de, 3347.
Oxford-Pictou, embranchement, 938, 3347.
Pictou, pont de, 3348.
Fonds de réserve, 601, 5553.
Usines de réparation, 3102.
Droits de passage, 3347.
Entente avec le C.P.R., concernant le trafic, 637.
Wagons frigorifiques de l', 1680.
Invasion des Féniens, vétérans de l', 464. 1070, 3523, 4526.
John, service des dépêches du bras ouest de la rivière, 967.
Juges, traitements des, 3777, 4059.
Labrador, ligne côtière du, 3099.
Labrador, Quebec & Southern Railway Co., 3065, 3097.
Marine, collège de (Halifax), 3411.
Meadowville, Toney-Mills, dépêches de, 1679.
Musquodoboit, dépêches de, 1904.
Naturalisation, 2422, 4304, 4325, 4992.
New-Glasgow, manège militaire, 737.

Macdonald, E. M.—Suite.
Niobe, équipage du, 1072.
Nouvelle-Ecosse, lots de grève de la, 1070.
Ottawa
Edifices loués à, 2639.
Capitale, en tant que, 1972, 1978.
Eau, approvisionnement d', 1395.
Pêcheries, protection des, 1907.
Pictou
Pont de, 3348, 5554.
Service des dépêches de, 601, 1770, 1906, 2005.
Bureaux de poste de, 1070.
Edifice public à, 848.
Poste rurale de, 967, 1072.
Production de documents prétendue incomplète, 2476.
Purs-sangs, élevage des, 736.
Représentation aux Communes, 648, 889, 5499, 5515, 5548, amend., 5551.
Royal Canadian
Musique militaire du régiment, 3475.
Sénat, représentation au, 5495.
Skinners'-Cove, travaux publics à, 848.
Tatamagouche, poste rurale de, 3363.
Terre-Neuve
Service des paquebots de, 3059.
Sinistre maritime des bateaux de pêche de, 3059.
Thorburn, communications par chemin de fer avec, 736.
Transcontinental National
Outillage pour l'approvisionnement du charbon, 2922.
Commission pour amendements à la loi du, 5041.
Enquête, 2377.
Transport, 3132.
Vancouver, édifices en location à, 3102.
Vancouver, conditions du travail sur l'île de, 581, 1382.
Vieillesse, pensions pour la, 1412.
Vincent, J. U., nomination de, 1473.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 4853.
Weirs-Mill, passe pour la monte du poisson à, 1907.
Windsor, piscifacture de, 1609.
Young, Angus, douanier, 701.

Macdonell, A. C. (Toronto-sud)
Privilège, question de, 3313.
Toronto, Niagara & Western Railway, 3427, 3637.

Maclean, A. K. (Halifax)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Dépense navale, 53.
Améliorations des chemins, 55, 58.
Tarif, 55.
Réforme du Sénat, 56.
Loi des élections, 57.
Condition financière, 59.
Aldershot, camp de, 1503.
Annapolis, service des postes dans le comté de, 363.
Baie d'Hudson,
Pêcheries, 365.
Têtes de lignes, 364, 703, 4649.
Boars Head, signaux d'alarme en temps de brume, 2923.
Budget, 2587, 2599.
Revenu et dépenses, 2600.
Commerce, 2603.

Maclean, A. K.—Suite.
Budget—*Suite.*
Gratification au sujet de l'invasion fénienne, 2605.
Promesses électorales, 2606.
Instruments agricoles, 2609.
Blé en franchise, 2611.
Tarif des produits alimentaires, 2615.
Canadian Northern Railway, 364, 4199, 4489-4675, 4707.
Canadian Pacific Railway, décisions arbitrales dans les différends ouvriers, 3107.
Capital, dépenses imputables au, 2006.
Chambre des Communes, aménagements de la, 4378.
Coke, tarif sur le, 3289.
Coldbrook, directeur de la poste, 1770.
Colombie Britannique, réclamations de la, 389.
Conserves, édifice public pour la mise en, 1990, 4363.
Corruption électorale, 943.
Démissions, 1011, 1504.
East Jeddore, dragage à, 969.
Edifices publics, 1997, 4378.
Employés du gouvernement se mêlant de politique, 447.
Farmers Bank, la, 3680; amendement, 4863-4891, 5087.
Fielding, P., emploi de, 384.
Halifax,
Arsenaux, 738.
Poste du comté de, 969.
Dennis, édifice, 5220.
Fortifications, 364.
Contrat concernant la milice, 3880.
Bureau de poste de, 364.
Haut Commissaire, bureau du, 329.
Harbourville, phare de, 1503.
Hebb, L. J., dépenses de, 2283.
Indes Occidentales,
Commerce de la farine, 928.
Service des vapeurs, 464, 1003.
Commissaire du commerce, 464, 924.
Indiens de la Nouvelle-Ecosse, 2979.
Intercolonial,
Signaux système "block", 3476.
Darmouth-Dean, embranchement, 5045.
Evaluateurs des terres, 364,
Trains suburbains, 1115.
Invasion fénienne, vétérans de, 471, 4524.
Kentville, bétail tuberculeux à, 4741.
La Have, poste des îles, 738.
Longhurst, G., paiements à, 969.
Lunenburg,
Brise-lames, 3671.
Gardes-pêche, 3881.
Postes, 2923.
Mortgage Corporation of Nova Scotia, 1484.
Navigation, écoles de, 786.
Patronage, 438.
Poissons et Pêcheries,
Bureau de consultation, 367, 2528.
Cargaisons de poissons salés expédiés au Portugal, 931.
Postes, service transatlantique, 606, 5282.
Postes, service de la côte nord, 602.
Scories, 677.
Sénat, représentation au, 1560.
Service civil, 4629.
Service naval, 344, 364.
Shelbourne, pêcheries du comté de, 367.

Maclean, A. K.—Suite.
Tarif, 3191, 3213, 4517; amendement proposé, 4607, 4610.
Vapeurs, allocation aux, 5230.
Vapeurs du gouvernement,
Entretiens et réparations, 427, 432.
Service d'hiver, 3206.

Maclean, W. F. (York-sud, O.)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Colis postaux, 249.
Blé en franchise, 250, 314.
Situation des chemins de fer, 251.
Banques et transactions des banques, 255.
Le coût de la vie, 258.
Défense navale, 260.
Immigration, 316.
Canadian Northern Railway, 4147, 4485, 4486, 4585, 4603.
Chambre des Communes, représentation à la, 897, 5503.
Cigarettes, prohibition des, 1553.
Confédération, cinquantenaire de la, 1523.
Fret, taux, 1683. (Voir aussi mer, tarif du fret par.)
Haut Commissaire, bureaux du, 1852.
Intercolonial et C.P.R., entente entre les deux compagnies concernant le trafic, 631.
Lois fédérales, mise en vigueur des, 1553.
Mer tarif du fret par, 975, 990.
Ottawa, considérée comme capitale, 1973.
Pollution des eaux navigables, 1829.
Sénat, 1546, 5474, 5483, 5490.
Toronto, Niagara & Western Railway, 3431.
Trains suburbains, service des, 1118.

MacNutt, Thos. (Saltcoats)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, le blé en franchise, 300.
Momestead, enregistrement d'un, 4551.
Instruments agricoles, droits, 1653.
Melville, bureau de poste, 3262, 3557, 3802, 5430.
Wishart, A., sentence contre, 4550.

McCoig, A. B. (Kent-ouest, O.)
Budget, 2723.
Instruments agricoles, 2723.
Tabac, culture du, 2726.
Blé en franchise, 2727.
Remontes de la cavalerie, 2729.
Subsides aux chemins de fer, 2729.
Chambre des Communes, représentation à la, 5501.
Hydro-électriques, lignes de traction, 4898.
Tabac, culture du, 1439, 2726.
Tarif, 3294.

McCraney, G. E. (Saskatoon)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, blé en franchise, 300.
Commerce, bulletin du, 499.
Instruments agricoles, 1656.
Marchés à grain, 1739.
Monuments propriété de la nation, 755.
Pollution des eaux navigables, 1683.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1136.
Rosthern
Percepteur des douanes, 602.
Agent des terres, 602.

McCraney, G. E.—Suite.
Rosthern—*Suite.*
Service naval, 353.
Terres dont les titres n'ont pas été émis, 2010.
Volontaires, gratification aux, 1467.

McCrea, Francis N. (Sherbrooke)
Canadian Northern Railway, 4144.
Farmers Bank, 5111.
Fret, taux du, 999.
Milice, 3583.
Sherbrooke
Agriculture, 5216, 5392.
Automobiles, 5319, 5453.
Edifices loués, 3475, 4066.
Salle d'exercice et bureau de poste, 3104, 3262, 3670, 4551.
Transcontinental National, 4637.

McCurdy, F. B. (Shelburne et Queen)
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 4650.
Invasion fénienne, vétérans de l', 4527.
Publicité frauduleuse, 4396.
Service rapide sur l'Atlantique, 5235, 5247.
Traitements des juges, 3772.
Transcontinental National, enquête sur la construction du, 2350.
Transport du poisson, 410, 5259.

McFadden, D. H. emploi de, 696.

McKay, James (Prince-Albert)
Chambre des Communes, représentation à la, 5551.
Démissions, 1053.
Northern Territorial Railway Co., 2280.
Publicité frauduleuse, 3633.
Réserves forestières, 3718.
Terres du Dominion, 3510.
University of Emmanuel College, 2511.

McKenzie, D. D. (Cap-Breton-nord)
Accise, employés de l', 1467.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Politiques fiscales, 228.
Solliciteur général, fonctions du, 230.
Agriculture, 236.
Tarif, 236.
Transport, 239.
Allumettes, fabrication des, 1840.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 4651, 4657, 5063.
Canadian Northern Railway, 4460, 4728.
Cap-Rouge, quai au, 5434.
Chemins de fer de l'Etat, loi concernant les réclamations contre les, 2508.
Compagnies fiduciaires, 1184.
Cumberland, restauration du fort, 1993.
Dépenses légales, 4338.
Destitutions, 1244.
Duchemin, M., dépenses de, 5428.
Farmers Bank, 4888, 4974.
Fer en gueuse, industrie du, 3374.
Havres, contrôle fédéral des, 2505.
Instruction technique, 5396.
Intercolonial,
Embranchements, 1818.
Cap-Breton, améliorations, 3550, 5310.
Destitutions, 5310.
Invasion fénienne, vétérans de, 1072, 1466, 3554, 4545.
Marine marchande, amendements à la loi de la, 1873.

McKenzie, D. D.—Suite.
Milice, corps de musique de la, 5799.
Naturalisation, 4322, 4726, 4995, 5004.
Pilotage, 3793.
Poissons et pêcheries,
Bulletin, 5383.
Règlements concernant les homards, 5378.
Inspecteurs, 2520, 2531.
Conserves, inspection des, 4617.
Protection, 1884, 1907, 1916.
Publicité frauduleuse, 3632, 3641.
Salles d'exercices, 4363, 4384.
Service civil, 1963, 4623.
St. John Valley Railway, ponts, 4053.
Saint-Pierre, canal, 3110, 4664.
Sydney-nord,
Commission du havre, 1614, 1877.
Edifices publics, 1998.
Système métrique, 1837.
Traitements des juges, 2023, 2037, 3771, 4060.
Transcontinental National, enquête, 2402.
Télégraphie, service de la, dans le comté de Victoria, 1424, 4365, 5434.
Victoria, service des vapeurs dans le comté de, 5260.

McLean, Angus A. (Queens, I.P.-E.)
Chambre des Communes, représentation à la, 900, 5551.
Confédération, cinquantenaire de la, 1520.
Entrepôt frigorifique, 3725.
Invasion fénienne, vétérans, 3523, 4540.
Pierre, tarif sur la, 3280.
Poisson, transport du, 406.
Pommes de terre, tarif sur les, 3237.
Sénat, représentation au, 5477, 5491, 5498.
Sinistres maritimes, 4735.
Southport, établissement de pisciculture, 3263.
Terreneuve, service de paquebots à, 3067.
Traitements des juges, 3769.

McLean, H. H. (Sunbury et Queens)
Marine marchande, amendement à la loi de la, 1873.
Sydney-nord, commission du havre, 1879.

McLeod, Harry F. (York, N.-B.)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Prospérité du Canada, 5.
Remaniement et représentation; 5.
Agriculture, encouragement à l', 6.
Défense navale, 8.
Divorce, 5070.
Southampton Railway Co., 1542.
St. John Valley Railway Co., 3170.

McMillan, John A. (Glengarry)
Invasion fénienne, vétérans de l', 3532.

McPherson, C., maître de poste, 2922.

McVeigh, U. B., enrégistrement du homestead de, 2919.

Madoc, faillite de la banque, 3353.

Malbaie, service d'hiver à la, 2007.

Maisonneuve, succursale des postes, 465.

Manitoba
Ecoles de, 387.
Terres scolaires, 2921.

Maple Leaf, compagnie de vapeurs, 4476.

Marbre, tarif sur le, 3266.

Marcil, hon. Charles (Bonaventure)
Agriculture, 1755, 3648.
Atlantic, Quebec & Western Railway, 935.
Avignon, bureau de poste, 858.
Baie des Chaleurs, ch. de fer, 376.
Beurre, fabrication du, 3324.
Bonaventure
Agriculture dans, 1755.
Ferme expérimentale à, 376.
Indiens dans, 2588, 2667, 3695, 3703.
Revenu de l'Intérieur, fonctionnaires du, 1492.
Travaux publics, 935, 1426.
Postes, 1772.
Budget, 2889.
Coût de la vie, 2890, 2897.
Développement du Canada, 2891.
Transport, 2892.
Intercolonial, embranchements de l', 2894.
Gaspé, péninsule de, 2899.
Bonnes routes, 2901.
Pêche, industrie de la, 2903.
Cap-Noir, bureau de poste, 738, 2282.
Carleton-centre, postes, 1905, 4195.
Cheval, abattoirs supposés pour la chair de, 3648.
Destitutions, 1234, 1261, 4616.
Duthie-Point, phare à, 738.
Elections, résumé des, 3143.
Français
Documents officiels en, 767, 4616.
Traducteurs, 2004.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 4526, 4552.
Gaspé
Agriculture dans, 1755.
Pétrole, sources de, 3626.
Service de vapeur, 1502, 2552, 3083, 3208, 3881.
Imprimerie Nationale, 767.
Intercolonial, ch. de fer
Nominations, 3101.
Embranchements, 381, 2894, 5309.
Eau, service de l', 2666.
Gares, améliorations aux, 2666.
Journaux, service de, 1328.
Jallet, N., veuve de, 1118.
Juges, traitement des, 3780.
Loteries, 3053, 3628.
Manitoba, les écoles du, 387.
Milice, la, et les processions religieuses, 5566.
Navigation, écoles de, 787.
New-Richmond
Hangar à fret, 2552.
Phare, destitution d'un gardien de, 2555.
Postes, 1772, 2283, 3208.
Pétrole, sources de, 3626.
Port-Daniel, homarderie à, 2640, 3476.
Québec, assistant inspecteur des poids et mesures à, 3475.
Robitaille, maître de poste, 3208.
Saturnia, accident au, 3558.
Sénat, représentation au, 1569.
Shigawake, poste rurale, 1772.
Sorel, chantiers maritimes à, 1033.
Ste-Anne de Restigouche, dragage à, 3263.
Tide-Head, saumonerie à, 1772.
Vente de journaux, service sur les ch. de fer de l'Etat, 1328.

Marcile, Joseph E. (Bagot)
Acton-Vale, postes, 735.
Bagot, postes rurales du comté de, 1775.

Margaree, havre de, 373.

Marine et Pêcheries, crédits du ministère de la, 342, 424-444, 786-801, 1022-1039, 1222-1273, 2512-2549.

Marine, hôpitaux de la, 1272.

Marine marchande, enregistrement de, 791.

Marine marchande du Canada, bills modifiant la loi de la.
Cabotage, privilèges de, 1re lect., 95.
Enquêtes sur sinistres, 1re lect., 4734; 2e lect. et com., 4736; 3e lect., 4813.
Pilotage, 1re lect., 3203; 2e lect., 3783; com., 3783; 3e lect., 3794.
Marine marchande, rés., 1614; 1re lect., 1614; 2e lect. 1683.

Marion Bridge-Woodbine, postes, 1171.

Mariage, lois sur le, 469.

Martin, Médéric (Ste-Marie, Montréal)
Budget, impression en français du, 424.
Chômage à Montréal, 4333.

Martin, William M. (Régina)
Juges, traitements des 3775.
Maple Leaf Steamship Line, 4476.
Naturalisation, 4306.

Meadowville, Toney-Mills, postes, 1679.

Mégantic, édifice public à, 3106.

Meighen, l'hon. Arthur, (Solliciteur général).
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Aliments en franchise, 159.
Bill concernant les grandes routes et le Sénat, 160.
Campbell, Glen, 1942.
Canadian Northern Railway, 3844, 4182-4193, 4199-4255, 4397-4474, 4479-4516, 4562, 4709-4711, 4728-4733, 4831-4841.
Instruments agricoles, droits sur, 1665.
National Transcontinental, enquête, 2185.
Privilège, question de, basée sur comptes rendus de journaux, 1176.
Prudential Life of Canada, 3043.
Sociétés coopératives de crédit, 3800.

Melville, bureau de poste, 3262, 3557, 5431.

"Menace", le journal la. Voir "La Menace" d'Aurora.

Ménard, G., destitution de, 2819.

Merchants and Employers Accident Guarantee Company, bill relatif à la, 1ère lect., 99; 2e lect., 779; com., 1871; 3e lect., 1906. Voir aussi Marine du Canada.

Merner, J. J. (Huron-sud)
Farmers Bank, 4984.

Messageries privilège de, 1067.

Metcalfe, salle d'exercice à, 700.

Mica Schisteux, tarif sur, 3261.

Michaud, Pius (Victoria, N.-B.)
Edmundston
Bureau d'immigration à, 739, 1695.
Edifice public à, 1988.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 465, 498, 1773.
Fonctionnaires du gouvernement dans la politique, 1929.
Grand-Falls-St. John Railway, 384.
Importations des Etats-Unis, 1172.
Intercolonial, wagon particulier sur l', 1067.
National Transcontinental, 2265, 4637.
Nouveau-Brunswick, écoles du, 1000.
Quebec & Saguenay Railway, 4196.
St. John Valley Railway, 3169, 4053, 4197.
Saint-Léonard, agent d'immigration à, 598.
Tobique, réserve indienne de, 1277.

Middleboro, William S. (Grey-nord)
Cales-sèches, 4268.
Dette du Canada, 1170.
Transcontinental National.
Coût du, 1610.
Enquête sur le, 2134.

Milice
Arsenaux, 2921, 4757, 5195.
Automobiles, 858, 2181.
Bateaux, contrats pour, 2717.
Bateaux mus par force motrice, 740.
Budget, 354, 2475, 2482, 3354, 3559-3613, 4748, 5187, 5461.
Amendement Proulx, 5461.
Camps, superficie des, 5205.
Camps, approvisionnements des, 2979.
Cantines, 2552.
Cavalerie, remontes pour, 2668, 2729, 2925.
Champs de tir, 5197.
Colonels honoraires, 1681.
Combats simulés, 854.
Convoi spécial, 859.
Dépenses, 2419.
Dorval, camp de, 1074.
Employés du département, 852.
Ministre de la, en Europe, 469.
Ministre de la, et sir Ian Hamilton, 854.
Ministre de la, et l'Ulster, 1994.
Musiques militaires aux démonstrations politiques, 2283, 3262, 3365, 3475, 4522, 5190, 5198.
Officier commandant la 6ème division, 1868.
Pembroke Lumber Company, réclamation de la, 5211.
Petewawa, agents de la sûreté au camp de, 855.
Placards, 1610, 1683, 2181.
Processions religieuses, la milice et les, 2283, 5190, 5566.
Queenston Heights, pique-nique de, 466.
Salles d'exercice, 2921, 4757, 5196.
Travaux, dépenses pour, 855.

Minerais, traitement des, 1889.

Mines, crédits du ministère des, 1887.

Molloy, John P. (Provencher)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur
Blé en franchise, 297,
Canham, J. E., agent des terres, 1955.
Législature provinciale, emploi des députés de la. 3672.
McFadden, Dr D. H., 696.
Morris, besoin d'un édifice public à, 4379.

Mondou, A. A. (Yamaska)
Intercolonial, embranchements de l', 1821.

Monk, hon. F. D.
Mort de, 3953.
Démission de, 1325.

Montcalm, revenu provenant du tabac dans, 3103.

Montcalm, le steamer, 698.

Montréal
Hôtel Carslake achat de l', 1960, 2179, 2551, 3108, 3475, 4196, 4372.
Cour de circuit, juges de la, 732.
Port
Maître du, 4196, 5379.
Mouillages pour steamers, 2668.
Société de colonisation, 498.
Travaux publics
Ingénieur permanent, 1171, 2554 5432.
Personnel, 1504.

Montréal, bills relatifs aux commissaires du port de
Emprunt, rés., 3794; 1re lect., 3799; 2e lect., 4040; com.. 4040; 3e lect., 4047.
Taxes, exemption de, 1re lect. 4705; 2e lect. et com., 5015; 3e lect., 5015; amendements au Sénat, 5552.

Morphy, H. B. (Perth-nord)
Budget, 2905.
Coût de la vie, 2905.
Production du blé, 2910.
Instruction technique, 2912.
Beurre, fabrication du, 3317.
Farmers Bank 4885, 4900.
Fermes expérimentales, 1210.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 3529.
Juges, traitements des, 3774.
Naturalisation, 4355-4999.
Pacific Trans-Canada and Hudson Bay Railway Coy., 3064.
Poste rurale, boîtes pour, 5322.
Terre-Neuve, commerce avec, 3078.
Tye, W. P. allocation à la veuve de, 3797.
Vancouver, troubles ouvriers dans l'île de, 1332.

Morrisburg, postes, 1773.

Morris, James, (Châteauguay)
Budget, 2814.
Service naval, 5265.
St-Laurent, barrages dans le, 3474.
Valleyfield, accise à, 3104.

Morrison, dépenses du colonel, 2007.

Moulin Dubois, bureau de poste, 1068.

Murphy, hon. Charles (Russell)
Affaires étrangères, dépt. des, 374.
Baie d'Hudson, le ch. de fer de la, 968.
Canadian Northern Ry., 3409, 4187, 4462.
Chambre des Communes, représentation, 5503.
Compagnies fiduciaires, 1183, 1185.
Coût de la vie, commission sur le, 374.
Français, améliorations sur la rivière des, 1680, 2180.
Galerie nationale des arts, 850.
Gouverneur général, mandats du, 2482.

Murphy, hon. Charles—Suite.
Halifax, têtes de lignes à, 1396.
Haut Commissaire, bureaux du, 329.
Instruction technique, 374.
Imprimerie Nationale, crédits de l', 759-776.
Intercolonial, diminution des rampes sur l', 700.
Metcalfe, salle d'exercice, 700.
New-Westminster, direction des postes à, 374.
Ottawa
Champ de tir, 700.
Douane, 850.
Eau, approvisionnement d', 1826.
Propriétés, achats de, 698.
Salle d'exercice à, 699.
Prescott chantiers maritimes à, 449.
Port-Arthur, élévateur à, 848.
Postes, nominations temporaires aux, 3395.
Privilège, 271.
Secrétaire d'Etat, budget du, 759.
Sécurité en mer, convention, 376.
Service civil, 698.
Service civil, fonds de retraite, 1771.
Service naval 350.
Transcontinental National
Contrats, 1170.
Commission d'enquête sur le, 1867.
Drawbacks sur le, 1393.
Tourbe, expériences, 1892.

Nantel, hon. Wilfrid B. (ministre du Revenu de l'Intérieur)
Accise, 1435, 1482, 5458.
Balances, réglementation 1487.
Destitutions, 1441-1460, 1467-1473, 1492.
Falsifications, loi modifiant la loi des, 1501, 2501, 3520.
Poids et mesures, loi modifiant la loi des, 1424, 1836.
Revenu de l'Intérieur, budget du, 357, 1435-1460, 1461-1501, 2476, 5458.
Tabac, timbres apposés sur le, 1439, 1486.
Vincent, J. U., nomination de 357, 1473, 1495.
Welland, le canal, 968.

Napadogan, camp militaire de, 5205.

Naturalisation et **citoyenneté britannique,** bill relatif à la, 1re lect., 3407; 2e lect., 4296, 4309; com., 4319, 4352, 4712, 4992; 3e lect., 5008, 5015. Voir aussi 1846, 2122.

Navigation
Grands lacs, sur les, 368.
Ecoles de, 786.

Neely, D. B. (Humboldt)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Blé en franchise, 274: amendement proposé, 280.
Grandes routes, améliorations des, 273.
Instruments agricoles
Droits sur, 1645.
Industrie des, 601.
Budget, 2851.
Taxes, 2853.
Blé en franchise, 2855,
Instruments agricoles, 2860.
Industrie de l'acier, 2862.
Marchandises, tarif sur, 2863.

Neely, D. B.—Suite.
Calgary & Edmonton Railway Company, 841.
Campbell, Glen, plainte contre, 1942.
Canadian Northern Railway, 4173, 4246.
Central Western Canada Railway Co., 805, 844.
Destitutions, 1051, 1259.
Elévateurs, têtes de lignes, 1276.
Fonctionnaires (les) du gouvernement et la politique, 1940.
Grains
Bill des, 3739.
Echantillons pour les marchés, 2923.
Inspection des, 1172.
Homesteads, inscriptions de, 598.
Humboldt, inspecteur de homesteads à, 598.
Intercolonial, emploi de R. H. Smith, sur l', 1770.
Manitoba, terres scolaires, 2921.
Marchandises, tarif sur, 980.
Messageries, privilège de franchise, 1067.
Milice, 355, 3605.
Naturalisation, 4314, 4352.
Ressources naturelles, contrôle par les provinces des, 1139.
Saskatchewan, besoin d'édifices publics en, 4380.
Terres fédérales, 3511.
Terres fédérales, destitution d'un agent des, 1940.
Terres scolaires, 3801.
Travail, employés du département du, 691.
Vancouver, situation ouvrière dans l'Ile de, 591.
Volontaires, gratification aux, 1465.
Watrous, directeur de la poste de, 3881.
Windsor, bureau d'immigration, 5217.

Nesbitt, Edward W. (Oxford-nord)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Défense navale, 134.
Amélioration des grandes routes, 135.
Conditions financières, 136.
Tarif, 137.
Coût de la vie, 138.
Blé en franchise, 140.
Transports, 141.
Agriculture, crédits, 1157, 1198, 1753.
Beurre, fabrication du, 2501.
Brantford, édifice public, 857, 912, 5408.
Budget, 2925.
Dépenses, 2926.
Tarif, 2928.
Instruments agricoles, 2931.
Blé en franchise, 2932.
Transports, 2936.
Calgary & Edmonton Railway Company, 838.
Canadian Northern, chemin de fer, 4003, 4486, 4509, 4593.
Compagnies fiduciaires, 1182.
Compagnies de prêts, 4899.
Farmers Bank, 4970.
Immigration, 1713.
Imprimeur du Roi, nomination de l', 774.
Inspection des vaches, 1753.
Instruments agricoles, tarif sur, 3292.
McCleary Manufacturing Co., 1275.
Milice, 3610.
Postes, livraison, 2110, 2111.
Postes, service ambulant, 2500.
Postes rurales, 5321.

Nesbitt, Edward W.—Suite.
Salles d'exercices, 1980.
Tarif, 3256, 3301.
Toronto, Niagara & Western Railway Co., 3638.
Tourbe, expériences avec, 1890.

New Glasgow
Intercolonial
Levés topographiques, 3347.
Service des trains, 938.
Salle d'exercices, 737.

New Harbour, brise-lames, 384, 2923.

Newmarket, canal, 4550.

Newport, employées de douane, 933, 1070, 1397.

New Richmond
Gardien de phare, renvoi de, 2555.
Hangar à marchandises, 2552.
Postes rurales, 1772, 2283, 3208.

New Westminster, charge de maître de poste, 374.

Niagara Falls, postes, 2110.

Nickle, William F. (Kingston)
Canadian Northern, chemin de fer, 3861.
Farmers Bank, 3689.
Kingston, pénitencier, 4687-4695.
Peine de mort, 523.
Prudential Life of Canada, 3040, 3639.

Nicholson, Donald (Queens)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Coût de la vie, 127.
Réciprocité, 127.
Redistribution de la représentation, 129.

Niobe, équipage, 1072.

North Riverside, maître de poste, 2817, 3364, 3670, 4196.

Northrup, William B. (East Hastings)
Réforme du divorce, 861, 5069.

North Shore-Hubbards, service postal, 602.

North Sydney, bill concernant les commissaires du port de, 1613, 1614, 1877, 1907.

Norton Creek, creusage de, 5217.

Nouvelle-Ecosse
Agents d'immigration, 1771.
Lots riverains, 1071.
Marché d'Ontario pour le charbon, 385.

O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2038.

Observations astronomiques, 4332.

Octrois de terres aux chemins de fer, 2008, 5216.

Oeillets, tarif sur les, 3191.

Oka, receveuse des postes, 3622, 3666, 3693.

Oliver, hon. Frank (Edmonton)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.

Oliver, hon. Frank—Suite.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général—*Suite.*
Agriculture, 85, 89.
Transports, 89.
Conditions du travail, 87.
Coût de la vie 92.
Banques et commerce de banque, 92.
Défense navale. 93. .
Blé en franchise. 280.
Agriculture, droits sur instruments agricoles, 1671.
Annonces frauduleuses. 3631.
Athabaska-Landing et Fort-McMurray, ligne télégraphique, 372.
Atlin Railway Company, 2511.
Bad-Throat, pouvoirs hydrauliques de la rivière, 2005.
Baie d'Hudson, têtes de lignes 713, 1266, 4646.
Beurre, fabrication du. 3315.
Calgary & Edmonton Railway Company, 838.
Canadian Northern, ch. de fer, 3477, 3941, 4258, 4414-4474, 4482-4516, 4596 (am.), 4727, 4730, 4732.
Central Western Canada Railway Company, 805. 843.
Chambre des communes, bureau de distribution, 1860.
Charbon pour dragues, 2178.
Chemin de fer de la Colombie-Britannique à l'Alaska. 1959.
Chemins de fer, chartes, 3094, 3097.
Chemins de fer, passages à niveau, 4129.
Chenilles, fléau des, 1187.
Choléra des porcs, 3327.
Cigarettes, prohibition des, 1552.
Commerce asiatique. 930, 5226.
Commission de conservation, 754.
Destitutions, 339. 1240, 1722.
Douaniers, 446.
Dunvegan, télégraphe de, 855.
Eaux navigables pollution des, 1829.
Edmonton et Fort-George, service postal, 934.
Edmonton, salle d'exercice, 372.
Edson et Grand-Prairie, service postal, 388.
Expédition Steffansson, 370.
Expositions, 1765.
Ficelle d'engerbage, 1684.
Fletcher, emploi de, 370.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 655, 740 778.
Gimli, patente de terre, 1425.
Grains
Bill, 3314 3735.
Elévateurs. 1724-1744.
Grand-Rapids, bail hydraulique, 1426.
Haut commissaire, bureau du. 329.
Immigration, 1689, 4232.
Asiatique 368, 1279, 5402.
Déportations, 934, 1689, 1718.
Etats-Unis, 1691, 1719.
Européenne, 600, 1719, 4337.
Hindoue, 4196, 4306, 4394, 4478, 4551, 4706, 4738, 4743, 4899. 5141.
Règlements, 368. 369. 4332.
Sans-Travail, les, 4335. 5401.
Statistiques, 370.
Indiens
Colombie-Britannique, réserves, 5399.
Ecoles, 2511, 3643, 3694.

Oliver, hon. Frank—Suite.
Indiens—*Suite.*
Kitsilano, 369. 697. 966.
Installations frigorifiques, 3725. 4350.
Invasion fénienne, vétérans, 600, 4522.
Irrigation, 3647, 3763.
Kamloops
Edifice public, 1069.
Salle d'exercice, 1395.
Karluk, steamer. 851. 2373. 4739.
Lignes télégraphiques, 5433.
Milice, 5193.
National Transcontinental, enquête, 2294.
Naturalisation. 4306, 4319, 4996.
Pacific, Trans-Canada & Hudson Bay Railway Company, 3093, 3464.
Parcs publics de l'Etat. 4328.
Patentes, renouvellement de, 1746, 3061.
Patentes de terres, 3264.
Peine capitale, 535.
Petit Lac des Esclaves, dragage, 5427.
Police à cheval, 749, 5151.
Pollution des eaux navigables, 1829.
Ponts de chemins de fer (les) et le trafic des grandes routes, 4057.
Postes
Service de l'Ouest, 3795.
Service sur l'Atlantique, 5256.
Taux entre la Grande-Bretagne et le Canada. 3391.
Prince Edward & Hastings Railway Co., 3064.
Rainy River Radial Railway Co., 3094.
Rébellion, réclamations, 5155.
Réserves forestières, 3674, 3715, 4328.
Resscurces naturelles, contrôle provincial des, 1144.
Sables bitumineux, gisements de, 1897.
St-Pierre, réserve indienne, 372, 500, 600, 934.
San Francisco, exposition, 1765.
Semences, bill d'inspection des, 4346.
Sénat, représentation, 1563, 5485.
Service civil, assurance, 1960.
Service naval. 347-354.
Système métrique, 1838.
Tarif, 3191, 3280. 4520, 5555.
Taux de fret, 982, 992, 2301, 3127.
Taux de fret dans l'Ouest. 2006.
Tempérance, loi de, 1844, 3752.
Terres fédérales, 3484, 3673, 5006, 5074.
Décrets du conseil, 4896.
Terres non patentées, taxation de, 2013.
Transports, 3127.
Travaux publics, crédits, 4381, 5426.
W. C. Edwards Company, 3637.
White-Water, lac, 1395.
Yukon, placers miniers du, 4128.

Ontario Equipment Company, 734.

Ontario Fire Insurance Company, 4477, 4895.

Or et argent en feuille, tarif sur, 3285.

Orateur (hon. T. S. Sproule), décisions et déclarations de. Voir aussi procédure parlementaire.
Affaires du gouvernement les jeudis, 740.
Amendement augmentant octroi d'argent hors d'ordre, 4128.
Amendements, allégations de fait dans, 4854.

Orateur (hon. T. S. Sproule)—Suite.
Articles de journaux, irrégulier de s'en servir pour baser des accusations, 740.
Avis anticipés sur feuilleton, 921.
Avis de motions doivent être pris suivant leur ordre régulier, 1427.
Bills
Bills de divorce, droit des Communes d'entendre témoignage, 5064.
Sur motion de référer rapport, preuve n'est pas discutable, 5069.
Bill de la marine marchande doit être présenté par résolution, 779.
Certains amendements irréguliers, 5222.
Doivent être lus une seconde fois avant renvoi à comité permanent, 1833.
Limite de débat à seconde lecture, 1185.
Matières étrangères non discutables à troisième lecture, 5089.
Motion d'ajournement sur question de privilège, 1175.
Pas de débat sur motion pour première lecture, 648.
Sur amendement, discussion doit être limitée à cet amendement, 4828.
Sur présentation, peuvent être expliqués, mais non discutés, 3203.
Sur amendement du Sénat, discussion générale non permise, 5078.
"Boozarium", expression non parlementaire, 2183.
Chambre des Communes
Bibliothèque et salle de lecture, fermeture de, 4395.
Bureau de poste, 3393.
Papeterie, 1435.
Personnel, nominations, 99, 421, 2816, 5459-5461.
Citation de preuve non rapportée à la Chambre est irrégulière, 1409.
Clôture de débat sur motions substantives, 489, 1434.
Comité de subsides sans question posée; interprétation de la règle, 324, 539, 549, 550.
Déclaration affectant un ex-représentant n'est pas une question de privilège, 3615.
Extraits non lus ne doivent pas être consignés, 2829.
Imputation de motifs non convenables au gouvernement n'est pas parlementaire, 2106.
Jallet, N., veuve de, 1119.
Manquer de respect en parlant du Sénat n'est pas permis, 2722.
Membre de la Chambre s'abstenant de voter, 2117.
Ordre dans la Chambre, 4552, 4593, 4596.
Ordres du jour, questions discutables ne sont pas admissibles sur, 502, 538, 4396.
Pétition rejetée, 2978.
Privilège, questions de, 372, 740, 1178, 2113, 2182, 3615.
Questions
Déclarations de fait, 4742.
Irrégulières, 2114, 2182, 2717, 4812.
Sans avis, 300, 501, 502, 538.
Rapport inexact n'est pas une question de privilège, 3615.

Orateur (hon. T. S. Sproule)—Suite.
Réponse du ministre doit être acceptée, 740.
Réponses aux questions
Discussion de, 912.
Longues réponses, 1113, 1114.

Ottawa,
Achats de propriétés, 698.
Commission d'amélioration, 731.
Commission dite "Capital Planing", 2485, 5387.
Douane, 850, 2179.
Edifices publics, 1607, 1964-1980, 4377, 4385.
Fourniture du charbon, 4386.
Fourniture de l'eau, 332, 1395, 1826, 1971, 4387.
Loyers, 2554, 2639, 2666.
Ottawa en tant que capitale, 1971-1980.
Protection contre les incendies, 1396.
Salle d'exercices, 699.
Tir à la cible, 700.

Ottawa, gardiens de phares de la **rivière,** 602.

Ouvriers métallurgiques, 1170.

Owen Sound, postes, 2110.

Pacaud, Lucien T. (Mégantic)
Canadian Northern, chemin de fer, 4152.
Destitutions, 1456.

Pacifique, forces défensives sur le, 1834.

Panama, canal de, 3057.
Effet sur les taux canadiens, 3670.

Papineau, Louis J. (Beauharnois)
Dragage à Valleyfield, 3139.

Paquet, Eugène (L'Islet)
Agriculture, 1199.
Immigration, 1505, 1717.
Service postal, 4023.

Paradis, L., inspecteur de station de fumigation, 2978.

Pardee, Frederick F. (Lambton-ouest)
Brantford, édifice public, 919.
Canadian Northern, chemin de fer, 4125, 4210, 4244.
Colis postaux, 1426.
Commissaires du commerce, 929.
Farmers Bank, 5103.
Ferguson, G. H., nomination de, 2007.
Grains, commission des, 2488.
Lac Erié, service des bouées, 2640.
Milice, 737, 2419, 3589.
Ministre (le) de la Milice et l'Ulster, 1993.
Newmarket, canal, 4550.
Pétrole, exportation du, 3627.
Salles d'exercices, 1981.
Tarif, 3267.
Toronto, port, 851.

Parent, destitution de l'ingénieur, 5432.

Paris, bureau du Commissaire à, 5152.

Paturages. Voir Homesteads.

Payne, Steven, emploi de, 1682.

Pêcheries
Commission de consultation, 367, 736, 2512.
Crustacés, commission des, 700.
Eperlan, permis de pêche, 2282, 2517.
Expositions, 2545.
Hareng, 2552.
Homards,
Oeuvés, 856.
Permis, 855.
Règlements, 362, 5376.
Industrie, 5467.
Limites de pêche, règlements concernant les, 1273.
Médecins, soins de, 439.
Modus vivendi
Permis, 1680.
Violations, 1680.
Nouveau-Brunswick, réclamations, 2486.
Ontario, juridiction, 2008.
Piscifactures, 2545.
Poisson mariné. Voir aussi Pêcheries, bills modifiant la Loi des.
Protection, service de, 2543.
Réduction, ouvrages de, 1773, 2180, 2282.
Salaison du poisson, expert, 599.
Statistique, 1068, 1426, 2517, 5381.
Transport, 396, 937, 1168, 1274, 2519, 3081, 5259.

Pêcheries, bills modifiant la Loi des
Consolidation, 1ère lect., 831; 2e lect., 1221; renvoi à com. permanent, 1221; com., 1879, 1907; 3e lect., 2497.
Inspection du poisson mariné. Résolution, 3616; 1ère lect., 3621; 2e lect., 3621; com., 4617; 3e lect., 4619.

Pedley, F., affaire, 856.

Peine de mort, abolition de la, 4, 508, 1812, 4697.

Pelée, subvention du steamer de l'île, 5228.

Pelletier, hon., dépenses de, 1172.

Pelletier, hon. L. P., (ministre des postes)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Destitutions, 213.
Redistribution de représentation, 214.
Transports, 216, 219.
United Shoe Machinery Co., 218.
Elections partielles, 220.
Aliments en franchise, 223.
Défense navale, 224.
Colis postanx, 226.
Baie Georgienne, canal de la, 3111.
Canadian Northern, chemin de fer, 4816.
Chambre des Communes
Bureau de poste, 421.
Traduction française, 769, 772, 1864.
Représentation, 895, 5507.
Divorce, bills de, 5067.
Empress of Ireland, perte de, 4737, 4897.
Expositions, 1765.
Farmers Bank, 4925.
Haut commissaire, bureau du, 1851.
Intercolonial, chemin de fer, installations à Rivière du Loup, 5157.
Lafontaine, M., représentant du Canada aux expositions, 1765.
Lemieux, hon. R., voyage en Asie, 739.
Lévis, station de quarantaine, 1162.
Monk, hon. F. D., mort de, 3954.

Pelletier, hon. L. P.—Suite.
National Transcontinental, chemin de fer, 4645, 4646.
Têtes de ligne à Québec, 5030, 5037, 5158-5162.
Oka, receveuse des postes, 3666.
Pilotage, 3792.
Postes
Amendement à la Loi des Postes, 2493, 3377, 5222, 5261, 5551.
Automobiles, 5319, 5335, 5453, 5553.
Crédits, 360, 2476, 3733, 3795, 3802, 4014, 5318, 5441.
Colis postaux, 226, 5441.
Destitutions dans les townships de l'Est, 3804, 5452.
Employés et salaires, 360, 2491, 3376.
Facteurs (les) et les tramways électriques, 3404.
Franchise postale, privilège de, 1017, 3379.
Journaux, tarif, 3390, 3400, 5222, 5261.
Lettres, enregistrement, 3378.
Magazines anglais, tarif, 3386.
Poste rurale
Boites, 5322.
Service, 2476, 4022, 5441, 5552.
Publications indécentes, 3392.
Rapports soi-disant incomplets, 3795, 5334.
Service ambulant, ch. de fer, 2497, 3396, 3733, 5552.
Service sur l'Atlantique, 99, 5245.
Service transatlantique, 618, 1723.
Québec
Commission des champs de bataille, 4289.
Station de quarantaine, 1162.
Rapports soi-disant incomplets, 2476.
Sénat, représentation, 5491.
Service civil, nominations, 1221.
Service naval, 456, 5350.
Truro, bureau de poste, 2000.
Vincent, J. U., nomination de, 1497.
Votants, listes de, 2485.

Pembroke
Salle d'exercice, 5384.

Pensions de vieillesse, 1398.

Perley, hon. G. H., voyage à Londres, 4813.

Perley, hon. G. H. (Argenteuil)
Compagnies fiduciaires, 831.
Compagnies de prêts, 1016.
Finances, crédits, 757.
Ottawa, commission d'amélioration, 1979.
Union Life Insurance Co., 758, 969.

Petite Rivière de l'Est, brise-lames, 373.

Pétrole, exportation du. Voir Exportations.

Pictou
Banque, 1777.
Bureaux de poste, 1071.
Edifice public, 848.
Facteur, 601.
Poste rurale, 1072.
Transport des postes, 1770, 1906, 2005.

Pierre, tarif sur la, 3266. Voir aussi Brantford, édifice public.

Pilotage
Agent, 1278.

Pilotage—Suite.
Montréal. 1171.
Saint-Laurent, 855, 1031, 3783.
Voir marine marchande, bill modifiant la loi de la.

Pilotes, surintendants de, 698.

Plainfield, bureau de poste, 2112.

Plantagenet, poste rurale, 2979.

Poids et mesures, bill modifiant la loi des, 1re lect., 1424; 2e lect., 1836; com., 1836; 3e lect., 1839.

Poids et mesures, inspection des, 2717.

Pointe-Fortune, quai, 3557.

Police à cheval du Nord-Ouest, 2667.

Pollution des eaux navigables, bill concernant la, 1re lect., 4; 2e lect., 1833; renvoi à com. permanent, 1833.
Voir aussi 1823, 2002, 2109.

Pommes de terre
Embargo aux Etats-Unis, 777.
Tarif, 3209.

Port-Arthur, élévateur de l'Etat, 848.

Port-Colborne, élévateur, 3137.

Port-Daniel, homarderie, 2640, 3476.

Port-Hood, quai public, 373.

Port-Maitland, bureau de poste, 2005.

Postes, bill modifiant la loi des, rés., 2493; 1re lect., 2497; 2e lect., 3326; com., 3377; 3e lect., 3406; amendements du Sénat, 5222, 5261, 5551, 5568.

Portneuf
Bureaux de poste du comté, 1770.
Gardien de phare, 1278, 3672.

Ports,
Commissaires, 1503.
Contrôle fédéral, 2504.

Postes
Automobiles, 3264, 5319, 5453.
Boîtes à lettres, 2476.
Cadenas de sacs de dépêches, 373, 498, 735.
Caisses d'épargne, intérêt, 5390.
Contrats annulés, 737.
Crédits, 360, 2476, 3733, 3795, 3802, 4010, 5318.
Facteurs, transport sur tramways, 3404.
Magazines anglais, affranchissement de, 2423.
Postes rurales. Voir ce titre.
Postes et bibliothèques rurales, 935.
Salaires. Voir Service Civil, bill modifiant la Loi du.

Postes, service ambulant sur chemins de fer. Voir Bill modifiant la Loi du Service Civil.

Postes Transatlantiques, service des, 99, 396, 606, 1723, 3058, 3382, 5219, 5233.

Poulsen, télégraphie sans fil, 2818, 5437, 5440.

Pourboires, bill concernant les. Voir Commissions secrètes.

Pouvoirs hydrauliques, 3481, 4330. Voir aussi Trent, canal.

Power, William (Québec-ouest)
Transcontinental National, enquête, 2356.

Prescott, postes du comté de, 3107.

Président et sous-président, décisions rendues.
Acceptation de déclarations de députés, 2535.
Crédits, bien que non imprimés en français, peuvent être considérés, 424.

Prêteurs d'argent, bill modifiant la loi sur les, 1ère lect., 212.

Primes sur acier.. Voir Fer et Acier.

Prisons, réforme des, 4693, 4703.

Prisons et écoles de réforme, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 3557; 2e lect., 3027; com., 3627; 3e lect., 3627.

Privilège, questions de
Aikins, M., 4064.
Armstrong, M. J. A. M., 3265.
Best, M., 3266.
Burnham, M., 3209.
Chisholm M. W., 2185, 5142.
Crothers, M., 741.
Devlin, M., 1174.
Fisher, M., 3265.
Hughes, M. Sam., 2183.
Knowles, M., 3615.
Lachance, M., 1869.
Law, M., 361.
Lemieux, M., 739.
Lespérance, M., 133.
Macdonald, M., 3313.
Murphy, M., 271.
Pardee, M., 2183.
Rhodes, M., 3266.
Smith, M., 3265.
Sutherland, M., 3265.
Turriff, M., 2668.
Walker, M., 3265.
Wilson, M. C. A., 2113.

Procédure parlementaire
Voir aussi Orateur.
Bills de divorce ,impression de dépositions en français, 5064.
Budget non imprimé en français, considération de, 424.
Déclarations affectant les ex-représentants, comme questions de privilège, 1174-1180.
Droit de réponse, sur motion d'ajournement, 547.
Jeudis, besogne du gouvernement, 730.
Longues réponses aux questions, 1113.
Marine marchande, bill concernant la, 779.
Motifs non convenables, imputation de, 2106.
Questions de privilège, 361, 740, 1178, 2113, 2183, 3615.
Questions sans avis, 300, 500, 502, 538.

Procédure parlementaire—Suite.
Questions supprimées comme inconvenantes et frivoles; appel, 2115; vote, 2116.
Sénat, amendements, 5078, 5223.
Subsides, comité de, sans question posée, 324, 536, 741.
Subsides, résolutions, acceptation en bloc, 2491.

Proulx, Edmond (Prescott)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4228.
Carson, câblogramme à sir Edward, 2182, 2283.
Collège militaire royal, 3362.
Edifices publics, loyers d', 1997.
Farmers Bank, 4984.
Foin, contrats de, 1068.
Healy, M., renvoi de, 5461.
Impressions et annonces du gouvernement, 765.
Juges, traitements des, 2032-4058.
Mariage, lois, 469.
"Menace", journal, 3206.
Milice
Automobiles, 852, 2181.
Cantines, 2552.
Combat simulé, 854.
Crédits, 3576, 3580, 5461 (am.)
Don de cheval, 854.
Employés, 852.
Réparations de wagon particulier, 853.
Train spécial, 854.
Ministre de la Milice en Europe, 469.
Ministres, dépenses de voyage des, 639.
O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2038, 2045.
Peine de mort, 532.
Plantagenet, poste rurale, 2979.
Potts, A., paiements à, 389.
Prescott, postes du comté de, 3107.
Queenstown-Heights, pique-nique, 466.
Saint-Antoine de Le-Pas, Sœurs de Charité de, 1748.
Selkirk, colons de lord, 3362.
Sénat, représentation, 5491.
Service civil, 4628.
Société de colonisation de Montréal, 498.
Traducteurs français, 5461.
Vancouver, salle d'exercice, 381, 934, 1070, 1171.
Vancouver, résolution Home Rule de la loge orangiste de, 2921.

Provinces maritimes, service des postes dans les, 174, 212.

Prudential Life of Canada, 3040. Voir aussi bills privés.

Pugsley, hon. William (St-Jean)
Cales sèches, subventions, 4266.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4202, 4216, 4233, 4396-4174, 4479-4514, 4572, 4820-4841.
Chambre des communes, représentation, 5499.
Commerce asiatique, développement du, 5225.
Coût de la vie, 5568.
Grand-Tronc-Pacifique, ch. de fer, 5021.
Hampton, emplacement édifice public, 4369.
Intercolonial, ch. de fer
Crédits, 5060.
Embranchements, 5301.

Pugsley, hon. William—Suite.
Intercolonial, ch. de fer—*Suite.*
Ocean Limited, 4812, 5073.
Milice, 5206.
National Transcontinental, ch. de fer, 4339-4644, 5039, 5222, 5261 (am.).
Naturalisation, 5008.
Pelée, service de steamer de l'île, 5228.
Postes sur l'Atlantique, service des, 5240.
Saint-Jean
Dragage, 5414.
Service ch. de fer et steamer, 5240.
St. John Valley, ponts du ch. de fer, 4197.
Sénat, représentation, 5482, 5491, 5497.
Service civil, retraites, 5561.
Tarif, 4513.

Quais, revenus provenant des, 388.

Québec (ville)
Achats de terrains, 1503.
Agence de marine, 3143.
Arsenal, 5217.
Commission des champs de bataille, 1868, 1869. Voir aussi champs de bataille nationaux à Québec.
Gare Union, 2004.
Pont, 4646, 4740, 5219, 5296.
Poids et mesures, inspecteur-adjoint, 3475.
Port
Maître de port, 5218.
Outillage du port, 2925, 3204, 3557.
Procureur commission du port, 1681, 2372.
Quarantaine, employés de, 373.

Québec, bill concernant les commissaires du port de, rés., 3794; 1re lect., 3799; 2e lect., 4047; com., 4047; 3e lect., 4062.

Québec-Lévis, postes, 2372.

Québec et Saguenay, ch. de fer, 4196, 4228, 4739.

Queenston-Heights, pique-nique, 466.

Radium, minerais, 1772, 1900.

Rainville, Joseph H. (Chambly et Verchères)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Franchise du blé, 304.
Immigration, 307.
Agriculture, aide à l', 307.
Amélioration des grandes routes, 309.
Installations frigorifiques, 310.
Coût de la vie, 310.
Service civil, 1450.

Ranches et paturages, commission de, 602, 2665.

Recensement, 882, 1000.

Réciprocité avec les Etats-Unis, 10, 123, 127, 314.

Red-Head, port, 933.

Redistribution de représentation. Voir Chambre des communes.

Registres des départements, commission des, 5150.

Reid, hon. J. D. (ministre des Douanes)
Alert, steamer, 362, 499.

Reid, hon. J. D.—Suite.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 2056, 4646-4653, 4659.
Canaux, 2050, 3109, 3136, 4339, 5297.
Chambre des Communes, représentation, 5499, 5551.
Chemins de fer et Canaux, crédits, 462, 2050, 3109-3142, 4337-4345, 5124-5138, 5295.
Chemins de fer, passages à niveau, 4068, 4128, 4197, 4344.
Chemins de fer de l'Etat, réclamations se rapportant aux, 2002, 2506.
Colpitts, G. A., affaire, 477.
Douanes, crédits, 422, 436, 445-462, 1009-1016, 1046-1059, 2487.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, 2055, 4666.
Intercolonial, chemin de fer
Administration, 3415.
Crédits, 3332, 4343, 5045.
Embranchements, 5308.
Killaim, A. E., mise à la retraite de, 1810.
Ocean Limited, 5073.
Pension, fonds de, 5554.
Labrador, Québec et Sud, chemin de fer, 3097, 4656.
National Transcontinental
Crédits, 4635-4646, 5155, 5295.
Déclaration ministérielle, 2057.
Raccordement avec Montréal, 5315.
Section de l'Est, 5222.
Pétrole, exportation du, 1018.
Pont de Québec, 5296.
Rapports soi-disant incomplets, 5146.
St. John Valley, chemin de fer, 3084. Ponts, 4052, 4130, 4197.
Saint-Pierre, canal, 3109, 3142, 4663.
Scories basiques, 669.
Southampton Railway Company, 1541.
Toronto, têtes de ligne, 3951.
Trent, canal,
Construction, 4340.
Enquête, 5179.
Welland, canal, 3109, 3134.
Winnipeg, têtes de ligne, 3615, 3720.

Reid, Jas. (Restigouche)
Taux de wagons sur l'Intercolonial, 371.

Rennes, troupeau de, 4332.

Représentation parlementaire. Voir Chambre des Communes et Sénat.

Représentation proportionnelle, 643, 648, 888, 897, 5477.

Réserves et parcs de l'Etat, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 2369; 2e lect., 3674; com., 3674, 3715; 3e lect., 3720. Voir aussi, 4328.

Ressources naturelles, contrôle par les provinces des, 1119, 1136.

Rhodes, Edgar N. (Cumberland)
Chambre des Communes, représentation, 5516, 5527.
Champs de bataille, conservation des, 4293.
Destitutions, 1056.
Douanes, nominations, 1015.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 458.
Fort Cumberland, restauration du, 4363.

Rhodes, Edgar N.—Suite.
Invasion fénienne, vétérans, 4536.
Privilège, 3266.
Sénat, représentation, 5496.

Richibouctou, équipe de sauvetage, 701.

Richmond, travaux publics du comté de, 600.

Richmond & Wolfe, édifices publics, 1774, 4476.

Riendeau S., emploi de, 1168.

Rigaud, bureau de poste, 466, 3801, 4195.
Quai, 467, 603.

Rimouski
Achat de terrain, 1776.
Assurance, compagnie d', 4895, 4991.
Douanes, 2111.
Ingénieurs, 2178, 4195.
Port, 2112, 2178.
Services de médecin, 2112.

Robb, James A. (Huntingdon)
Achats de bétail, 495.
Brome, station expérimentale de laiterie, 1164.
Budget, 2768.
Agriculture, 2768.
Tarif, 2769.
Produits de la laiterie, 2771.
Chevaux, élevage, 495.
Destitutions, 455.
Explosifs, fabrication des, 1896.
Grains, loi des, 3746.
Norton-Creek, 5217.
Service naval, 5354.
Transports, 3134.
Valleyfield
Dragage, 3140.
Quai, 5424.

Robidoux, Ferdinand (Kent, N.-B.)
Commission de consultation de pêcheries, 2528.

Robitaille, maître de poste, 3208.

Roche, hon. W. J. (ministre de l'Intérieur)
Bisons, troupeau de, 4332.
Campbell, Glen, accusations contre, 653, 1945.
Club Alpin du Canada, 4332.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 653, 1923.
Grains de semence, 5400.
Immigration
Agences, 1705.
Asiatique, 1314, 4394.
Bulgare, 4742.
Chinoise, 5402.
Crédits, 1688-1723, 4333, 5400.
Etats-Unis, 1702.
Hindoue, 4706, 4738, 4745, 5141, 5402.
Inscriptions de homesteads par immigrants européens, 1702, 4336.
Inspection, 1510.
Italienne, 1711.
Provinces maritimes, im. aux, 5401.
Résultats de politique d'immigration, 1688, 1702.
Russe, 4742.
Intérieur, crédits du département de l', 356, 1923, 2475, 2484, 4328.

Roche, hon. W. J.—Suite.
Irrigation, 3759, 4331.
Levés hydrauliques, 4330.
Observations astronomiques, 4332.
Pétrole, droits, 1021.
Rennes, troupeau de, 4332.
Réserves forestières, 3674, 3715, 4328.
Ressources naturelles,—contrôle provincial des, 1131.
Sauvages, amendement à la loi des, 1905, 2508, 3643, 3694, 5015.
Sauvages
Colombie-Britannique, 2596, 5399.
En général, 445, 2598.
Nouvelle-Ecosse, 2591-2594, 5399.
Ontario et Québec, 2588-2591.
Provinces et Territoires du Nord-Ouest, 2595, 5399.
Saint-Pierre, réserve indienne, 500.
Terres non patentées, taxation de, 2013.
Terres fédérales, amendement à la loi des, 3406, 3496, 3520, 3673.
Terres et parcs de l'Etat, 1923-1959.
Ordres en conseil approuvés, 4895.
Volontaires, primes aux, 1463, 1687.
Yukon, gouvernement du, 1922.
Yukon, loi des placers miniers du, 4030, 4137.

Rocky-Point, quai, 3265, 3476.

Rogers, hon. Robert (ministre des Travaux publics)
Baie Georgienne, canal de la, 1102, 1815.
Brantford, édifice public, 913.
Cales sèches, subventions, 4132, 4266.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4598, 4731.
Canning, édifice public, 5417.
Chambre des Communes, représentation, 5420.
Ewart, D., architecte en chef, 5421.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 658, 778, 1934.
Grand-Tronc-Pacifique, grève des ateliers, 5223.
Hôtel Carslake, achat de, 4197.
National Transcontinental, 5267.
Travaux publics, crédits
Divers, 5428.
Dragage, 5414, 5425.
Edifices publics, 1607, 1964-1981, 4362-4394, 5408-5423.
Glissoires et estacades, 5423.
Ports et rivières, 4387-4393, 5404, 5423, 5425.
Salaires, 360.
Télégraphes, 2487, 5427-5436.

Ross, Duncan C. (Middlesex-ouest)
Construction de navires au Canada, 440.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4552.
Farmers Bank, 3688, 5107.
Indiens Muncey, 2592.

Rosthern,
Agent des terres, 602.
Percepteur des douanes, 602, 1045.

Roy, J. N., emploi de, 732.

Sainte-Anne de la Pocatière
Ferme expérimentale, 378.
Quai, 2178.

Sainte-Anne des Monts, quai, 2817.

Sainte-Anne de Restigouche, dragage, 3263.

Saint-Armand, postes, 3363.

Sainte-Brigitte, postes, 935.

Saint-Casimir, bureau de poste, 378, 699.

Saint-David de Lévis, maître de poste, 4551, 4740.

Saint-Esprit, gardien de phare, 498.

Saint-Hyacinthe, postes, 2110.

Saint-Jérôme, quai, 3265.

Saint-Jean (N.-B.)
Douane, 1394.
Employés de marine, 2004.
Port, 1394, 1773, 4266-4288.

Saint-Jean et Québec, chemin de fer, 2668, 2924, 3144, 3169.

Saint-Jean et Québec, bill concernant les ponts du chemin de fer, rés., 4052; 1ère lect., 4058; 2e lect., 4130; com., 4130, 4197; 3e lect., 4266.

Saint-Jean et Iberville
Pont, 2819.
Poste rurale, 386.

Saint-Jean, (Qué.)
Percepteur des douanes, 935.
Percepteur du Revenu de l'Intérieur, 1070.

Saint-Joseph de Sorel
Bureau de poste, 601.
Emploi de L. E. Trempe, 1502, 1775.

Saint-Laurent, fleuve,
Accidents, 3410, 3558, 3784.
Brise-glaces, 1034.
Chenal des navires, 1023-1039.
Digues, 3474.
Remorqueurs, chaudières, 1427.
Taux, 1023, 1029.

Saint-Léonard, agent d'immigration, 598.

Sainte-Perpétue, inspecteur de substances alimentaires, 378.

Saint-Pierre
Canal, 1069, 3045, 3110, 3142, 4663.
Réserve indienne, 374, 500, 600, 934.

Saint-Roch des Aulnaies, employé d'accise, 378.

Saint-Romuald, bureau de poste, 849, 4195.

Saint-Théodore d'Acton, poste rurale, 735.

Sables bitumineux, gisements de, 1898.

Sackville, quai public, 597.

Salles d'exercices. Voir aussi Milice, crédits de la, 698, 737, 1980, 1993, 4385, 4756.

Sanction Royale, 2489, 2496, 4475, 4503.

San Francisco, exposition. Voir Expositions.

Sault Sainte-Marie, postes, 2110.

Schaffner, F. L. (Souris)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Délégation de cultivateurs, 110.
Elections partielles, 111.
Frontières du Manitoba, 112.
Transports, 113.
Agriculture, 114.
Coût de la vie, 115.
Défense navale, 116.
Destitutions, 1238.
Elévateurs de points terminaux, 1735.
Naturalisation, 4716.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1137.
Taux de fret, 985.

Secrétariat d'Etat, crédits, 759, 1844-1864.

Scories basiques, droits sur, 468, 539, 660.
Amendement Emmerson, 668.

Séguin, Paul A. (L'Assomption)
Baie d'Hudson, chemin de fer, 5219.
Chambre des Communes, représentation, 5510.
Dorion, dragage à, 468.
Joliette, édifice public, 1071.
L'Assomption, quai, 2373.
Soulanges, canal, 2284, 2371.
Tabac, revenus, 3103.
Terrebonne, maître de poste, 1067.

Seigneuries de la province de Québec, 596.

Selkirk (lord), colons de, 3362.

Sénat, bill concernant les employés du, 4893.

Sénat, réforme du, 1564, 5474.

Sénat, représentation. Adresse au Roi. Rés., 5469; com., 5482. Amendement du Sénat, 5568, 5570.

Sénat, bills concernant la représentation,
Alberta. Rés., 1569; 1ère lect., 1569.
Colombie-Britannique. Rés., 3675; 1ère lect., 3678.
Manitoba. Rés., 1554. 1ère lect., 1569. Voir aussi 2003.
Saskatchewan. Rés., 1569; 1ère lect., 1569.

Sénateur Canadien-Français pour Ontario, 386.

Service Civil
Commission, 731.
Nominations, 698, 1221.
Retraites, 1771.

Service Civil, bill modifiant la Loi du, (Postes). Rés., 2491; 1ère lect., 2497; 2e lect., 3326; com., 3375; 3e lect., 3377, 3406.

Service Civil, bill modifiant les lois du, rés., 4619; 1ère lect., 4634.

Service Civil, bill d'assurance du, rés., 1834; 1ère lect., 1835; 2e lect., 1960; com., 1960; 3e lect., 1964.

Service Civil, bill concernant les retraites, rés., 5556; 1ère lect., 5566.

Service de Poste rurale, 386, 5321, 5436, 5552.

Service Naval, département du, 5335.
Crédits, 342-346.

Sévigny, Albert (Dorchester)
Commission des champs de bataille de Québec, 1868.
Fermes expérimentales, 1206.
National Transcontinental, ch. de fer
Enquêtes, 2324.
Paiements aux entrepreneurs, 1866.
Terrains à Sillery, 1608.
Portneuf, bureaux de poste du comté, 1770.
St-Jean, percepteur du revenu, 1444.

Sexsmith, John A. (Peterborough-est)
Beurre, fabrication du, 3319.
Lemieux, hon. R., voyages de, 732.
Trent, canal, 5185.

Sharpe, Samuel (Ontario-nord)
Bills de divorce, 5068.
Compagnies fiduciaires, 3050.
Farmers Bank, 4948.
Fusil Ross, 545.
Invasion fénienne, vétérans, 3532.
National Transcontinental, enquête, 2307.
Sans-Travail, les, 4334.
Sénat, réforme, 5476.
Université Queen, 808.

Sharpe, William H. (Lisgar)
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 722, 4647.

Shefford, poste rurale du comté de, 382.

Shelburne
Pêcheries, gardiens de, 3107.
Pêcheries, 367.
Travaux publics, 1394.

Shepherd, F. H. (Nanaïmo)
Conditions du travail sur l'île Vancouver, 1345.
Duncan's-Station, édifice public, 4383.
Explosifs, réglementation des, 4036.

Sherbrooke (ville)
Automobiles pour employés publics, 3104, 5319, 5453.
Bureau de poste, 3670, 3881, 4551.
Loyers, 3475, 4066.
Quartiers de la milice, 3583, 3590.
Salle d'exercice, 3104.

Sherbrooke (comté)
Agriculture, 5216.
Inspection postale, 3104, 3808.

Shigawake, poste rurale, 1772.

Shubenacadie-Deans, postes, 1904.

Sinclair, John H. (Guysborough)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Industrie des pêcheries, 150.
Défense navale, 153.
Amélioration des grandes routes, 155.
Cadenas de sacs de dépêches, 157.
Agents du commerce, 337, 927.
Amherst, salle d'exercice, 3880, 4475.
Annonces dans les journaux, 2553.
Baie d'Hudson, longueur de milles du ch. de fer, 384.
Banque Internationale, 4894.

Sinclair, John H.—Suite.
Bétail, inspection du, 797.
Budget, 2867.
Questions soumises à l'électorat, 2867.
Industrie des pêcheries, 2870.
Instruments agricoles, 2871.
Ficelle en usage parmi les pêcheurs, 2873.
Dépenses, 2874.
Cabotage, privilèges de, 95, 791, 2550, 3057.
Voir aussi Marine marchande.
Canning, édifice public, 5415.
Canso, boîtes à lettres, 737.
Chalutiers à vapeur, 496.
Chambre des Communes
Bureau de poste, 502.
Représentation, 5542.
Charbon pour dragues du gouvernement, fourniture, 966.
Chaudières pour remorqueurs, 1427.
Chemins de fer, subventions, 373.
Chemins de fer de l'Etat, réclamations, 2508.
Cobequid, naufrage du, 1224.
Cole-Harbour, quai, 1773.
Collège naval, Halifax, 3363.
Corruption électorale, 363.
Coût de la vie, commission, 2550.
Esquimalt, quai, 851, 1502.
Cranberry, phare de l'île, 1232, 1251.
Dean Settlement, ch. de fer, 3475.
Destitutions
Employés de piscifactures, 389.
En général, 1250.
Laing, J. R., maître de poste, 390.
Duchemin, H. P., paiements à, 372, 731, 816, 935, 970, 1165.
Farmers Bank, 758, 4988, 5080, 5088 (am.), 5097.
Fermes expérimentales, 1217.
Fraser, J. McL., agent de pêcheries, 5219.
Grèves ouvrières à Nanaimo, 363.
Gunhilde, yatch à vapeur, 2819.
Guysborough, quai public, 373.
Indian Harbour Lakes, maître de poste, 3205.
Installations frigorifiques, 734.
Intercolonial, chemin de fer,
Administration, 3462.
Crédits, 3337, 5051.
Contrats pour fourniture de la glace, 383.
Embranchements, 373.
Employés du bateau-passeur Scotia, 1065.
Guysborough, embranchement, 4664.
Point Tupper, bateau-passeur, 937.
Règlements officiels, 1774.
Sunny Brae, embranchement, 936.
Taux de fret, 937, 964, 1070, 1502, 1771, 2112.
Tonnage, 3261.
Wagons frigorifiques, 1426.
Invasion fénienne, vétérans, 356, 464, 969, 1681, 2531, 2922, 3107, 3527, 4066, 4530.
Journaux, affranchissement des, 3402.
Larry's River, maître de port, 3106.
LeBlanc, funérailles du matelot, 699, 855, 5367.
McPherson, C., emploi de, 2922.
Marine marchande, 95.
Marine marchande, amendement à la Loi de la, 783.

Sinclair, John H.—Suite.
Marine marchande
Assurance, 1029.
Enregistrement, 791.
Milice
Champs de manœuvres, 5209.
Chaussures, contrats pour, 2717.
Démonstrations politiques, 5198.
En général, 4798.
Salles d'exercices. Voir cet article.
Montréal, port, 4016.
Naturalisation, 5002.
Navigation, écoles de, 787.
New Harbour, brise-lames, 384.
North Riverside, maître de poste, 2817, 3364, 3670, 4015, 4196.
Petawawa, camp, 855.
Pêcheries
Commission de consultation, 2512, 2530.
Commission des crustacés, 700, 1427.
Ficelle, droits sur, 362, 3306.
Homards, 855, 5377.
Modus vivendi, permis de, 1680.
Pêcheurs des Etats-Unis, 1773.
Poisson mariné, inspection du, 4618.
Réduction, travaux de, 1773, 2180.
Salaison, expert en, 599.
Statistique, 1068, 1426, 2517, 5381.
Transport du poisson, 396, 936, 1066, 1168-1275, 2515, 3081, 5260, 5374.
Violation de la loi, 1680.
Phosphore blanc dans les allumettes, 1613.
Poids et Mesures, inspection des, 2717.
Police à cheval, 2667.
Prudential Life of Canada, 3641, 3667.
Rapports soi-disant incomplets, 5147, 5553.
Red-Head, port, 933.
Salles d'exercices. Voir aussi Amherst, 698, 2921.
Sand Point, quai, 5419.
Sauvetage, récompenses de, 443, 5366.
Service civil, nominations, 1250.
Service ambulant sur chemins de fer, postes, 2495.
Spanish Ship Bay, quai, 3205, 3263.
Steamers de l'Etat
Alert, 343, 361.
Canada, 3264.
Réparations, 426, 1264, 1396, 2552.
Subsides provinciaux, 363.
Subsides pour steamers, 3058, 3068.
Sunny Brae, postes, 2419.
Tarif, 3306.
Vancouver, commission du port de, 2504.
Vancouver, ingénieur de travaux publics de l'île, 3558.
Victoria, tir à la cible, 3558.

Skinner's Cove, ouvrages, 848.

Slack, W. F., renvoi de, 965.

Smith, H. T., emploi de, 851.

Smith, Wm. (Ontario-sud)
Budget, 2830.
Blé en franchise, 2830.
Culture mixte, 2832.
Canadian Northern, chemin de fer, 4008.
Chevaux, élevage, 3663.
Privilège, 3265.

Société Royale du Canada, 368, 5458.

Soie, tarif sur la, 3311.

Sorel. Voir Saint-Joseph de Sorel.

Soulanges, canal, 3136, 3142.
Employés, 2284, 2371, 2372.

Souris, tir à la cible, 1503, 1775, 1868, 4748.

Sous-président, charge de, 1427.

Southampton Railway Company, 1523, 3156.

Southport, piscifacture de, 3263.

Spanish Ship Bay, quai, 3205, 3263.

Steamers de l'Etat
Canada, 3264.
Construction au Canada, 4049.
Gulnare, 700.
Gunhilde, 2819.
Hudson, bateau-patrouille, 2817.
Réparations, 1396.
Service d'hiver, 3206.

Steele, M. (Perth-sud)
Budget, 2876.
Prospérité du Canada, 2876.
Taxes, 2878.
Instruments agricoles, 2878.
Blé en franchise, 2880.
Coût de la vie, 2883.
Industrie minotière, 2885.
Pollution des eaux navigables, 1830.
Taux de frets océaniques, 3074.

Steffansson, expédition. Voir Karluk.

Stevens, H. H. (Vancouver)
Alaska-Yukon, ch. de fer, 1501.
Budget, 3021.
Politiques fiscales, 3022.
Libre-échange et protection, 3024.
Taxes, 3027.
Franchise du blé, 3030.
Burrard Inlet & Bridge Company, 802.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4849.
Immigration asiatique, 1292, 2768, 5214.
Naturalisation, 4327. 4359.
Prêteurs d'argent, amendement à la loi des, 212.
Sauvages, amendement à la loi des, 3709.
Travail sur l'île Vancouver, conditions du, 575.

Stewart, Thomas J. (Hamilton-ouest)
Dépenses de conférence, 599.

Strathcona, mort de lord, 96, 173.

Strong, Heath, paiements à, 1175.

Substances alimentaires, inspection des, 1751, 1758, 2482.

Subventions et subsides
Chemins de fer, 373.
Provinces, 363.
Paquebots, 3055. 3066.

Subsides, bills de
Pour $52,253,007.71, rés., 2491; 1re lect., 2e lect., com. et 3e lect., 2491.
Pour $127,831,037.86, rés., 1re lect., 2e lect., com. et 3e lect., 5462.
Pour détails, voir les différents départements et sujets.

Sunny-Brae, postes, 2419.

Sussex, édifice public, 1774.

Sutherland, Donald (Oxford-sud)
Budget, 2953.
Blé en franchise, 2954.
Instruments agricoles, 2957.
Politiques fiscales, 2959.
Farmers Bank, 4972. 5096.
Fermes expérimentales, 1159.
Grains, bill concernant les, 3737.
Invasion fénienne, vétérans, 4544.
Privilège, question de, 3265.

Sydney, port océanique, 4257.

Système métrique. Voir Poids et Mesures.

Tabac, culture du, 1204, 1439, 3103, 5391.

Tadoussac, quai, 2419.

Tarif des douanes, bill concernant le, rés., 3186, 3209, 3266; 1re lect., 3313; 2e lect., 4517; com., 4517; 3e lect., 4607, 4615.
Amendements proposés
M. Loggie, 3202; vote, 3256.
M. A. K. McLean, 4607.
Voir aussi Budget.

Tarif, questions de, 1424, 1583.

Tatamagouche et Brûlé, postes, 3363.

Tate, William, compensation à, 5154.

Télégraphie sans fil, 368, 1268, 5373.

Téléphones, réseau autorisé, 843.

Télescope pour observatoire, 363.

Tempérance, bill modifiant la loi de, 1re lect., 3614; 2e lect., 3749; com., 3749; 3e lect., 3883. Voir aussi 1844, 2485.

Terrebonne, maître de poste, 1067.

Terre-Neuve, désastre de pêche, 2638, 3143.

Terre-Neuve, commerce avec, 3059, 3067.

Terres fédérales, bill modifiant la loi des,
Aikins, M., 1re lect., 212.
Doherty, M., 1re lect., 4549; 2e lect., 5005; com., 5005, 5074; 3e lect., 5076.
Roche, M., 1re lect., 2369; 2e lect., 3406; com., 3406, 3478, 3673; 3e lect., 3674.

Terres non patentées, taxe sur, 2010.

Terres et Parcs de l'Etat, 1923, 2484, 4328.
Ordres en conseil approuvés, 4895.

Terres scolaires, 3801.

Thoburn, William (Lanark-nord)
Jugement du juge en chef Haultain sur Loi des Compagnies de la Saskatchewan, 1326.
Vineberg, bill de divorce de Helen, 4853, 5066.

Thompson, Alfred (Yukon)
Budget, 2938.

Thompson, Alfred—Suite.
Budget—*Suite.*
Tarif, 2939.
Yukon, 2941.
Blé en franchise, 2941.
Libre échange, 2945.
Chambre des Communes, salles, 2179.
Gouvernement du Yukon, 1921.
Minerais contenant du radium, 1901.
Mines, crédits du département des, 1898, 1901.
Sables bitumineux, gisements de, 1898.
Télégraphes, 5428.
Yukon, loi des placers miniers du, 4138.

Thomson, Levi (Qu'Appelle)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Blé en franchise, 285.
Beurre, fabrication du, 3318.
Budget; 2946.
Commission du tarif, 2946.
Blé en franchise, 2948.
Instruments agricoles, 2952.
Canadian Northern, chemin de fer, 4589.
Farmers Bank, 5112.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1927.
Instruments agricoles, droits sur, 1636.
Naturalisation, 4317.
Peine de mort, 525.

Thorburn, communication par chemin de fer, 736.

Thornton, Chas. J. (Durham)
Cigarettes, prohibition des, 1547.

Tide-Head, étang à saumons, 1772.

Titres honorifiques, bill concernant les, 1ère lect., 4; motion pour 2e lect., 504; rejetée, 508.

Tobin, Edmund W. (Richmond-Wolfe)
Bury, salle d'exercices, 3106.
Concessions de terres, 2008.
Cookshire, édifice public, 3106.
Denison, J. R., renvoi de, 3364, 3804.
Desmarais, A., renvoi de, 1456.
Disraeli, quai, 1504.
Girard, M., emploi de, 4741.
Mégantic, édifice public, 3106.
Postes, crédits, 3796, 3804.
Richmond et Wolfe,
Edifices publics, 1774, 4476.
Ferme expérimentale, 1608, 1774, 2111.
St. George's Club, Sherbrooke, 3587.
Weedon, édifice public, 4476, 5404.

Tobique, réserve indienne, 856, 1277, 1425, 1609, 2007, 2716, 3696.

Toronto, commissaires du port de, voir Toronto, têtes de ligne.

Toronto, travaux du port, 851.

Toronto, bill concernant têtes de ligne de, 1ère lect., 3951; 2e lect., 4051; com. 4051; 3e lect., 4051.

Tourbe, expériences avec, 1890.

Townsend, N. T., résignation de, 2551.

Townships de l'Est
Bestiaux malades 382.
Destitutions dans les bureaux de poste, 3804, 5450.
Ferme expérimentale, 1774.

Traite des Blanches, trafic de la, 1709, 4705.

Transcontinental National, le ch. de fer
Administration, 5261.
Amendement Pugsley, 5261.
Déclaration ministérielle, 2057, 2077, 2112, 2185, 2235, 2258, 2285, 2464.
Amendement Graham, 2134; vote, 2474.
Budget, 2483, 4635-4646, 5295.
Contrats, 1170.
Drawbacks, 1393.
Coût, 1610.
Déficit, 1865.
Est, division de l',
Construction, 5062.
Dépenses, 1067.
Exploitation, 5222.
Tarifs, 598.
Enquête, commission d', 1396, 1867, 2006, 2063.
Dépenses de la, 938.
Rapport de la, 921.
Expropriation, causes en, 733.
Houille, matériel pour emmagasinage de la, 2922, 3264.
Gares, contrats pour, 1680.
Little-Mistongo, pont sur la rivière, 602.
Montréal, embranchement de, 856, 5316.
Paiements aux entrepreneurs, 1866.
Québec, têtes de lignes de, 2004, 2282, 5024-5042, 5155, 5274-5294.
Rampes, modifications des, 964.
Service des trains, 1771, 2552.
Sillery, terrains à, 1608.
Saint-Malo
Usines à, 379, 735, 1609, 1904.
Tunnel à, 933.
Sainte-Perpétue, gare à, 2005.
Terrains, achats de, 1865.
Transcona, usines de, 379, 696.
Usines, coût estimatif des, 1067.

Transcontinental National, bills relatifs au ch. de fer
Extension de temps, 1re lect., 212; 2e lect. et 3e lect., 786.
Exploitation, 1re lect., 4893; 2e lect., 5023; com., 5023; 3e lect., 5079.
Voir aussi ch. de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Transports, 3117-3133, 4042-4051, 4266-4288, 5271-5294.

Travail
Budget du ministère, 357, 551-595, 680-695, 5393.
Bureaux de placement, 1905, 4064.
Chômage, 4332-4337.
Conseil des métiers et du travail, circulaire, 5220.
Montréal, à, 3882.
Différends ouvriers, loi d'enquête sur, 5397.
Immigration, avis à propos d', 1693.
Salaires équitables, échelle de, 375, 5393.
Travaux publics, heures de travail sur les, 1re lect., 4.

Travail—Suite.
Troubles ouvriers sur l'ile Vancouver, 363, 551, 601, 680, 733, 4846-4856.
Amendement proposé par M. Verville, 1329; vote, 1391.
Prisonnier, mort d'un, 733.

Travaux publics, crédits
Dragage, 5414, 5427.
Edifices publics, 1607, 1964, 1984, 5408, 5421.
Glissoires et estacades, 5421.
Lignes télégraphiques, 2487, 5427-5436.
Ports et rivières, 5404, 5421, 5425.
Salaires, 360.

Trent, canal
Construction, 2051, 4339, 5298.
Enquête, 1904, 5126-5133, 5162-5185.
Pouvoirs hydrauliques, 2281, 2925, 4338.

Trent Valley Woollen Manufacturing Co., 2281.

Trois-Rivières
Bureau de poste, 2818.
Camp militaire, 3671.
Douanier, 499.
Edifices publics, 597.
Postes, 2110.

Truax, R. E. (Bruce-sud)
Chesley, bureau de poste, 696.
Douane, évaluation insuffisante, 3475.

Tubes et tuyaux recouverts en cuivre, tarif sur, 3305.

Turgeon, Onésiphore (Gloucester)
Acier, industrie de l', 1606, 3183.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Redistribution de représentation, 117.
National Transcontinental, 121.
Amélioration des grandes routes, 122.
Réciprocité, 124.
Défense navale, 126.
Bathurst, port, 366, 4392, 4477.
Bibliothèque du Parlement, 1865.
Budget, 2820.
Dépense de la milice, 2822.
Libre-échange, 2823.
Instruments agricoles, 2825.
Industrie de l'acier, 2828.
Chambre des Communes, représentation, 904.
Destitutions, 454, 823, 1239.
Désastre de pêche; secours projetés par le gouvernement, 5385.
Fonctionnaires de l'Etat (les) et la politique, 367.
Intercolonial, ch. de fer
Administration, 3466.
Aird, Wm., emploi de, 937.
Canadien-Pacifique, convention de trafic avec le, 635.
King, Samuel, emploi de, 937.
Moncton, achat de propriétés, 2921.
Williams, T., emploi de, 937.
National Transcontinental, enquête, 2273.
Navigation, écoles de, 789.
Québec, pont, 4740.
St. Johns Valley Railway, 3083.
Sénat, représentation, 5488.

Turriff, John G., (Assiniboïa)
Budget, 2630.
Conditions du commerce, 2630.
Marchés du blé, 2633.
Instruments agricoles, 2637.
Pierre de taille, droits sur la, 2646.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 2647.
Taux de fret, 2649.
Compagnies fiduciaires, 3046.
Instruments agricoles, évaluation en douane, 3104.
Pierre de taille, droits sur la, 3271, 3275.
Privilège, 2668.

Typhoïde. Voir Pollution des eaux navigables.

Ulster. Voir Home Rule.

Union Life Insurance Company, 758, 969, 2486.

Valcartier, camp d'artillerie de, 968.

Valleyfield
Accise, revenus, 3104.
Digue, 3139.
Dragage, 3139.
Quai, 5424.

Vancouver
Loyers, 3102.
Résolution Home Rule de loge orangiste, 2921.
Salle d'exercice, 381, 934, 1070, 1171.

Vancouver, bill concernant les commissaires du port de, 1re lect., 2279; 2e lect., 2502; com., 2502; 3e lect., 2506.

Vancouver, île de
Grève des charbonnages. Voir Travail.
Ingénieur, 3558.

Vaudreuil, quais, 602.

Verville, Alphonse (Maisonneuve)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Chômage, 262.
Coût de la vie, 261.
Amérique du Sud, association de commerce de l', 1774.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4154.
Chambly, canal, 4740.
Code criminel, amendement (armes à feu et détectaphone), 493.
Destitutions, 1441.
Différends industriels, loi concernant les, 1071.
Great West Saddlery Co. (la) et le travail, 4776.
Immigration, 1693.
Instruction technique, 5397.
Lachine, canal, 1867, 2004.
Milice, 4776.
Montréal
Ingénieur permanent, 1171, 2554.
Pilotes, 1171.
Travaux publics, personnel, 1504, 5432.
Ouvriers métallurgiques (les) et les gages raisonnables, 1170.
Peine de mort, 535.
Placement, bureaux de, 1905.

Verville, Alphonse—Suite.
Règlements de la Chambre, 740.
Sans-Travail, les, 262, 1693.
Service civil, 4626.
Smith, A. T., emploi de, 851.
Travail
Importation d'ouvriers, 375.
Ministère (le) et le ministre, 680.
Montréal, port, 5393.
Salaires raisonnables, préposés aux, 5393.
Travaux publics
Heures de travail, 4.
Salaires, 375.
Vancouver, grève sur l'île, 601, 1329.

Vaches, inspection des, 1753.

Viande, inspection de la, 2482. Voir aussi Aliments.

Victoria, comté, N.-E., service télégraphique de l'Etat, 1424.

Victoria Day, 2008.

Victoria Memorial Museum, 1903.

Victoria
Tir à la cible, 3558.
Volontaires navals, 2006.

Vincent, J. U., nomination de, 359, 1473, 1495.

Vingtième batterie, 1426, 2372.

Volontaires, bills concernant les primes de,
M. Sam. Hughes: Rés., 3521. 1ère lect., 3556; 2e lect., 4522; com., 4522; 3e lect., 4549.
M. Roche: Rés., 1463. 1ère lect., 1467; 2e lect., 1687; com., 1687; 3e lect., 1687.

Walker, Henry J. (Northumberland-est).
Privilège, 3265.

Wallace, Thomas J. (York-Centre), Victoria Day, 2008.

Warnock, David (McLeod)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Blé en franchise, 319.
Aide à l'agriculture, 320.
Animaux, santé des, 3330.
Budget, 2832.
Baux de pâturage, 2833.
Quarantaine de bestiaux, 2836.
Instruments agricoles, 2838.
Droits sur l'acier, 2840.
Culture mixte, 2841.
Chevaux, élevage, 3656.
Pâturages, 4329.
Réserves forestières, 3719.
Western Dominion Railway, 3634.

Watrous, maître de poste, 3881.

Webster, John (Brockville)
Budget, 2798.
Industrie de la laiterie, 2800.
Réciprocité, 2801.
Beurre, fabrication du, 3317.

Weedon, édifice public, 4476, 5404.

Weichel, William G. (Waterloo-nord)
Budget, 2842.
Fil de fer pour clôtures, 2842.
Commerce avec l'Allemagne, 2843.
Instruments agricoles, 2846.
Substances alimentaires en franchise, 2849.
Centenaire de la Paix, Association Canadienne du, 1016.
San Francisco, exposition, 3411.

Welland, canal, 968, 3109, 5298.

West Branch, postes, 967.

Westmoreland, ports, 468.

White, Gerald V. (Renfrew-nord)
Baie Georgienne, canal, 1106, 3130.
Eganville, bureau de poste, 5412.
Petawawa, camp, 3609.
Postes, commis du service ambulant, 3398.

White, hon. W. T. (ministre des Finances)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Défense navale, 64, 83.
Conditions financières, 65.
Coût de la vie, 73, 83.
Tarif, 78, 82.
Aide à l'agriculture, 79.
Assurances, bill concernant les, 1768, 3353.
Banques, taux d'intérêt des, 5390.
British Trust Company, 1484.
Budget, 2556.
Revenu et dépenses, 2556.
Subventions spéciales aux chemins de fer, 2559.
Echéance des emprunts, 2559.
Dette liquide, 2562.
Conditions financières, 2562.
Conditions du commerce, 2563.
Immigration, 2565.
Tarif, 2567.
Blé et farine, 2568.
Fer et acier, 2569.
Instruments agricoles, 2575.
Soude caustique, 2579.
Cuivre, 2580.
Primes, 2580.
Industrie du lin, 2580.
Surtaxe, 2581.
Caisses d'épargne postales, 5390.
Canadian Northern, chemin de fer, 1326, 4102, 4219, 4707, 4708.
Champs de bataille de Québec, commission des, 3799, 4062.
Commission dite "Capital Planning", 2485, 5387.
Compagnies fiduciaires, 1180, 5076.
Compagnies de prêts, 1183, 4899.
Correction des rapports de presse, 1501.
Emprunts du gouvernement canadien, lancements, 5295.
Farmers Bank, 3680, 4858, 5080, 5101.
Fer en gueuse, drawback sur, 3365, 3672.
Fer et acier, industrie, 1597, 2569, 2580, 3313.
Instruments agricoles, tarif sur, 3292.
Pensions de vieillesse, 1419.
Pommes de terre, tarif sur, 3246.
Primes, 2580. Voir aussi Fer en gueuse et Fer et Acier, industrie.
Prudential Life of Canada, 3640, 3667.
Service Civil, 4619, 4630, 4631.
Service Civil, assurance, 1835, 1960.

White, hon. W. T.—Suite.
Service Civil, retraites, 5556.
Sterling Trusts Corporation, 1484.
Tarif, 78, 81, 3045, 3186, 3191, 3246, 3266-3313, 4518, 4608.
Union Life Insurance Company, 2486.

White, William H. (Victoria, Alb.)
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1924.
Homesteads, règlements de, 3515.
Instruments agricoles, droits sur, 1675.
Milice, 5198.

White Water, lac, 1395.

Wilcox, Oliver J. (Essex-nord)
Budget, 2680.
Surplus, 2681.
Protection, 2682.
Transports, 2683.
Développement du Canada, 2683.
Libre-échange et protection, 2684.
Postes rurales, 2696.
Rachat de nantissements, 2696.
Destitutions, 1051.
Instruction technique, 597.
Pierre de taille, tarif sur, 3274.

Wilson, Charles A. (Laval)
Archives, département des, 1859.
Chambre des Communes, représentation, 5509.
Dragage des rivières Des Prairies et Jésus, 1813, 1817, 5424.
Immigration italienne, 1710.
Juges, traitements des, 2032.
Loges Orangistes (les) et la langue française, 2181.
Peine de mort, 530, 1812.
Pénitenciers, enquête, 600.

Wilson, Charles A.—Suite.
Privilège, 2113.
Roy, mission du Dr J. N., 732.

Winnipeg, bill concernant les têtes de lignes de. 1ère lect., 3615; 2e lect., 3720. Com., 3720; 3e lect., 3783.

Windsor,
Piscifacture, 1609.
Bureau d'immigration, 5217.

Winter, emploi du lieut. col. C. F., 2979.

Wishart, A., commutation de sentence, 4550.

Woodstock, fourniture de charbon à l'édifice public de, 598.

Wright, bureaux de poste du comté de, 470.

Wright, William (Muskoka)
Loi de Tempérance du Canada, 1845, 3755.
Tarif, 3213.

Yarmouth,
Achats de bestiaux, 697, 2418.
Port, 1063, 2418.
Poste rurale, 599.

Yarmouth-North, bureau de poste, 856.

Young, Angus, officier de douane, 701.

Yukon
Charge de juge, 4196.
Gouvernement, 1920.

Yukon, bill concernant les placers miniers du. 1ère lect., 4030; 2e lect., 4137. Com., 4137; 3e lect., 4139.

Article du Tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif. général.
		$ c.	$ c.	$ c.
188a	Papier pour décalcomanies non imprimé, quand il est importé par des fabricants de transports de décalcomanies pour être employé dans leurs propres fabriques, à la fabrication des transports de décalcomanies	En franchise.	En franchise.	En franchise.
208	Acide borique et borax en paquets d'au moins vingt-cinq livres ; acide hydro-fluesilicique, acide oxalique, acide tannique, sulfate d'ammoniaque, sel d'ammoniaque et nitrate d'ammoniaque; cyanure de potassium, cyanure de sodium et cyanogène ou composé de bronze et de potasse pour réduire les métaux dans l'exploitation des mines ; sels d'antimoine ; tartre stibié (émétique) ; chlore et lactate (antimoniate) ; oxyde arsénieux, oxyde de cobalt, oxyde d'étain, bichlorure d'étain; cristaux d'étain, oxyde de cuivre, précipité de cuivre, brut ; sulfate de cuivre (vitriol bleu); vert de gris ou sous-acétate de cuivre, à l'état sec ; sulfate de fer (couperose), sulfate de zinc, chlorure de zinc, soufre brut, en canons, et fleur de soufre ; crème de tartre, en cristaux, et tartre brut; acide tartarique en cristaux ; iode brut, brome, phosphore, sulfite d'arsenic, bisulphite de carbone	En franchise.	En franchise.	En franchise.
208a	Chlorure de chaux et hypo-chlorite de chaux :—			
	1. En colis pesant au moins vingt-cinq livres chacun par 100 livres	10c.	15c	15c.
	2. En colis pesant moins de vingt-cinq livres chacun	17½ p.c.	25 p.c.	25 p.c.
210a	Soda caustique :—			
	1. En paquets ne pesant pas moins de vingt-cinq livres chacun par livre.	1-5c.	3-10c.	3-10c.
	2. En paquets pesant moins de vingt-cinq livres chacun	17½ p.c.	25 p.c.	25 p.c.
278a	Huile de pistache pour fabrication de savon ou pour mise en conserves du poisson; huile de fève soya pour fabrication du savon	En franchise.	En franchise.	En franchise.
296	Silex, silex broyé ; feldspath, fluorpath, magnésie, schiste de mica ; pierre calcaire, craie, pierre à porcelaine ou pierre de Cornwall, broyée ou non broyée ; pierre de rebut, ni taillée, ni martelée, ni cisaillée, ni utilisable comme dalles, pierre à bâtir ou pavé	En franchise.	En franchise.	En franchise.
306	Marbre taillé ou frotté au sable, non poli ; granit taillé ; blocs de pierre pour pavés ; et pierre à bâtir, autre que du marbre ou du granit, taillés sur pas plus de deux faces	15%	20%	20%
306a	Pierre à bâtir, autre que du marbre ou du granit, taillée sur plus de deux faces, mais sur pas plus de quatre, par cent livres	10 cents	15 cents	15 cents
306b	Pierre à bâtir, autre que du marbre ou du granit, rabotée, tournée, coupée ou plus travaillée que simplement taillée sur quatre faces, par cent livres	30 cents	45 cents	45 cents
315	Charbons de plus de six pouces de circonférence d'après mesurage extérieur, et de pas plus de trente-cinq pouces de circonférence d'après mesurage extérieur	En franchise.	En franchise.	En franchise.
315a	Electrode de charbon de plus de trente-cinq pouces de circonférence d'après mesurage extérieur	12½ p. c.	20 p. c.	20 p. c.

Article du Tarif.	—	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
327a	Lentilles argentées, pour lampes d'automobile	10 p.c.	15 p.c.	15 p.c.
353a	Feuilles ou feuillets d'aluminium	En franchise.	En franchise.	En franchise.
361	Or et argent battus en feuilles ; clinquant en feuilles ; poudres de brocart de bronze	15 p.c.	27½ p.c.	27½ p.c.
375	Fonte en gueuses, fonte pour lest et débris de fonte ; ferro-silicium ne contenant pas plus de quinze pour cent de silicium ; ferro-manganèse et *spiegeleisen* (fonte blanche cristalline) ne contenant pas plus de quinze pour cent de manganèse, par tonne	$1.50	$2.50	$2.50
375a	Ferro-silicium contenant plus de quinze pour cent de silicium, par tonne	3.00	4.50	4.50
375b	Ferro-manganèse et fonte miroitante (spiegeleisen), contenant plus de quinze pour cent de manganèse	En franchise.	En franchise.	En franchise.
378a	Fer ou acier à bandes, laminé, galvanisé, numéros douze et treize de jauge	$4.25	$7.00	$7.00
398	Tubes en fer forgé ou en fer ou en acier étirés, galvanisés ou non, filetés ou assemblés ou non, de plus de quatre pouces de diamètre mais ne dépassant pas dix pouces de diamètre, n. d	20 p.c	30 p.c.	30 p.c.
398a	Tubes en fer forgé ou en fer ou en acier étirés, galvanisés ou non, filetés et assemblés ou non, de plus de dix pouces de diamètre, n. d	10 p.c.	15 p.c.	15 p.c.
404	Fil de fer ou d'acier galvanisé, ondulé ou non, numéros neuf, douze et treize de jauge avec écarts de ces jauges ne dépassant pas quatre millièmes de pouce, et ne devant pas servir à des lignes télégraphiques ou téléphoniques	En franchise.	En franchise.	En franchise.
410	Chaînes à maille soudées, mailles et manilles d'assemblage, de fer ou d'acier, d'un pouce et un huitième de diamètre et plus	En franchise.	5 p.c	5 p.c.
410a	Chaînes à mailles soudées, mailles et manilles d'assemblage, de fer ou d'acier, n. d	15 p.c.	20 p.c.	20 p.c.
411	Chaînes de transmission à mailles malléables et chaînes de transmission à mailles d'acier, lorsqu'elles sont importées par des fabricants d'instruments aratoires pour servir à la fabrication de ces instruments, dans leurs propres usines	En franchise.	En franchise.	En franchise.
445	Faucheuses, moissonneuses, lieuses ou sans appareils à lier, appareils à lier, moissonneuses simples et parties complètes de ces machines, non compris les arbres de transmission ou les pièces en fonte malléable ; ainsi que les parties finies pour réparations des machines mentionnées dans cet item	12½ p.c.	12½ p.c.	12½ p.c.
445a	Pièces de fonte malléable importées par les fabricants pour servir exclusivement dans leurs fabriques pour la fabrication de faucheuses, moissonneuses, appareils à lier et moissonneuses simples	15 p.c.	17½ p.c.	17½ p.c.
446a	Machines à creuser locomobiles (qui ne sont pas des charrues) pour le drainage à la tuile sur la ferme, d'une valeur, au détail, de pas plus de trois mille dollars chacune, et parties complètes de ces machines pour réparations	En franchise.	En franchise.	En franchise.

[M. W. T. White.]